This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Digitized by Google

Nat. 97.

UNIVERSITEITSBIBLIOTHEEK GENT
900000070159

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

Digitized by Google

Digitized by Google

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

CANAL

DE BOSSUYT A COURTRAY,

ET PROJETS CONNEXES.

ENQUÊTE.

Arrêté ministériel du 31 mai 1838.

I.

DOCUMENTS A CONSULTER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Bruxelles,

H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI.

1838.

Digitized by Google

Digitized by Google

AVANT-PROPOS.

Ce recueil, auquel on pourrait aussi donner le titre de CANAL DE ROUBAIX ET DE L'ESPIERRE, se compose, indépendamment de l'appendice, de quatre parties.

Le prolongement du canal français, en Belgique, jusqu'à l'Escaut, a fait l'objet d'une première enquête en 1834, enquête qui n'a pas eu de suite, bien qu'elle eut été entièrement favorable au projet; la demande de la concession du canal de Bossuyt à Courtray, ayant rendu, en 1838, une nouvelle enquête nécessaire, il a été formé une collection de pièces à l'usage de la commission : c'est *la première partie* de ce recueil.

La nouvelle commission s'est réunie en septembre 1838; ses procès-verbaux et toutes les pièces de cette deuxième enquête forment *la deuxième partie.*

Ainsi l'on trouve dans la première partie, *la première enquête belge ;* dans la deuxième, *la deuxième enquête belge.*

Il importait également de connaître, en détail, *l'enquête française de* 1836; c'est l'objet de *la troisième partie.*

Enfin, *la quatrième partie* renferme l'acte de concession du canal de l'Espierre et la convention du 27 août, destinée à en sanctionner plusieurs clauses.

Chaque partie de ce recueil est précédée d'un exposé des faits; les quatre parties se trouvent ainsi coordonnées; elles n'ont qu'une seule pagination.

L'appendice, compris également dans cette pagination, contient les explications données à la Chambre des Représentants, par M. le ministre des travaux publics, le 23 décembre 1839.

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL DE BOSSUYT A COURTRAY,

ET PROJETS CONNEXES.

INSTITUTION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Arrêté du 31 mai 1838.

Le Ministre des travaux publics,

Vu, d'une part, la demande formée le 5 mai courant, par le sieur Verrue-Lafrancq (F.), à l'effet d'obtenir la concession d'un canal à ouvrir entre l'Escaut et la Lys, à la hauteur de Bossuyt sur Courtray (1), et le rapport, en date du 29 mai, du conseil des ponts et chaussées;

Vu, d'autre part, un mémoire adressé à la députation permanente du conseil provincial du Hainaut, le 19 mai courant, par les exploitants des charbonnages du couchant de Mons, à l'effet d'obtenir la mise en adjudication du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix (2); et la lettre, à l'appui, de la députation provinciale du Hainaut, en date du 23 mai (3);

Vu également le projet de loi et le rapport présentés aux Chambres législatives, relativement à la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et à l'ouverture d'un canal de jonction entre ces rivières à la hauteur d'Eeke et de Deynze-Petegem (4);

Attendu qu'à certains égards, il y a connexité entre le projet du canal de Bossuyt sur Courtray, et ceux des canaux de l'Espierre et d'Eeke à Deynze-Petegem;

Qu'il est impossible de faire une enquête en considérant l'un de ces projets isolément;

Que d'ailleurs, depuis la clôture de l'enquête dont les projets de canaux de l'Espierre et d'Eeke à Deynze-Petegem ont été l'objet,

(1) Annexe n° 2.
(2) Annexe n° 33.
(3) Annexe n° 34.
(4) Chambre des Représentants, séance du 27 décembre 1837.

Digitized by Google

il est survenu de nouveaux faits, qu'il importe de constater et d'apprécier;

Vu la loi du 19 juillet 1832, portant : « Art. 4. Aucune concession ne peut avoir lieu que par voie d'adjudication publique et » qu'après enquête sur l'utilité des travaux, la hauteur du péage » et sa durée, » et l'arrêté royal du 29 novembre 1836, portant : « Art. 12. Lorsque deux ou plusieurs provinces seront traversées » par la ligne des travaux ou éminemment intéressées à leur exécution, on observera, dans chacune d'elles, les formalités de dépôt » et de publications prescrites par l'art. 8 ci-dessus; après quoi » les registres d'enquête et les pièces justifiant de l'accomplissement » des formalités prescrites, seront transmis au ministère de l'intérieur (travaux publics), qui les adressera collectivement à une » commission d'enquête, composée, dans ce cas spécial, de 3, 4 » ou 5 membres, nommés par la députation du conseil de chaque » province, et d'un nombre égal de membres et du président, » nommés par le ministre de l'intérieur (travaux publics); »

Arrête :

Art. 1er. Il sera procédé à une enquête sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray et les projets connexes.

Art. 2. Les projets seront déposés à l'inspection du public pendant un mois, à compter du 15 juin, dans les bureaux des gouvernements provinciaux des deux Flandres et du Hainaut.

Art. 3. La commission d'enquête sera composée de dix-neuf membres, dont neuf à nommer par tiers par les députations des conseils provinciaux des deux Flandres et du Hainaut, et les neuf autres membres par le département des travaux publics, ainsi que le président.

Art. 4. La commission d'enquête se réunira à Courtray.

Art. 5. Elle entendra les intéressés, tant Belges que Français, qui jugeront convenable de se présenter, ainsi que les ingénieurs qui se sont occupés des projets de canaux à ouvrir entre l'Escaut et la Lys ou des travaux de canalisation de ces rivières.

Art. 6. Les questions à poser à la commission d'enquête seront ultérieurement déterminées.

Expédition du présent arrêté sera adressée à MM. les gouverneurs des deux Flandres et du Hainaut, chargés d'en assurer respectivement l'exécution.

Bruxelles, le 31 mai 1838.

NOTHOMB.

Digitized by Google

DOCUMENTS

A CONSULTER PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Exposé.

SOMMAIRE.

§ 1er. Préambule. — Position de la question dans ses termes les plus généraux.
2. Navigation charbonnière du Hainaut vers Courtray. — Canaux de Bossuyt à Courtray et d'Eeke à Deynze-Petegem.
3. Navigation charbonnière du Hainaut vers le centre du département du Nord. — Canaux de Roubaix et de l'Espierre.
4. Voies en concurrence pour le transport des charbons de Mons, au centre du département du Nord : la Scarpe; les canaux de l'Espierre et de Roubaix; le canal de Courtray; les chemins de fer de Courtray à Tournay et à Lille.
5. Faits nouveaux à prendre en considération.—Modifications apportées par la France à son tarif de douanes.
6. Questions.

§ 1er.

PRÉAMBULE. — POSITION DE LA QUESTION DANS SES TERMES LES PLUS GÉNÉRAUX.

Par arrêté du 31 mai, M. le ministre des travaux publics a ordonné une enquête sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, établissant une ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, et sur les projets connexes.

Les projets connexes sont :

Celui de la canalisation de l'Escaut et de la Lys;

Celui du canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem;

Celui du canal de l'Espierre.

Il y a encore connexité entre les projets que nous venons d'énumérer, et les chemins de fer déjà décrétés, de Gand et de Tournay vers Lille.

La canalisation de l'Escaut et de la Lys se lie aux différents projets de canaux de jonction (1).

---

(1) CANALISATION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

Le projet de la canalisation de l'Escaut et de la Lys a été présenté par l'inspecteur des ponts et chaussées Vifquain, le 24 décembre 1835.

Canalisation de l'Escaut.

Ce projet, en ce qui concerne l'Escaut, tend à obvier aux difficultés qui résultent pour la

Digitized by Google

Elle tend, d'une part, à faciliter le mouvement de la navigation vers le canal de jonction, quel que soit en définitive le point qui obtiendra la préférence pour l'établissement de ce canal.

D'autre part, elle fait, jusqu'à un certain point, concurrence au canal de jonc-

---

navigation belge, des ouvrages construits sur la rivière en France et de la mauvaise répartition des barrages en Belgique.

L'écluse française de Rodignies surtout a porté un coup funeste au système de notre navigation au-dessous d'Antoing, système qui consiste à réunir les bateaux par rames et à leur donner l'impulsion, un jour par semaine, au moyen des eaux tenues en réserve pendant les trois ou quatre jours qui précèdent immédiatement. L'écluse de Rodignies, en subdivisant le bief en amont d'Antoing, réduisit la réserve d'eau au-dessous des besoins de la navigation, et nous força à suppléer, jusqu'à un certain point, au défaut d'étendue au bief; ainsi rétréci, par un surhaussement de la retenue au barrage d'Antoing, surhaussement nuisible à l'assèchement des prairies de la Scarpe et de l'Escaut supérieur.

Cet état de choses s'est empiré par le développement successif de notre navigation, qui a constamment exigé des retenues plus abondantes.

En ce qui concerne la partie de l'Escaut située en Belgique, les inconvénients de la mauvaise disposition relative des ouvrages, sont évidents.

Les barrages se trouvent répartis de la manière la plus irrégulière et présentent, dans les longueurs et les chutes des biefs, aux eaux ordinaires de navigation, les dimensions suivantes :

	Longueur.	Chute.
De l'écluse de Rodignies à celle d'Antoing.	13,310m,00	
Chute.		0m,70
De l'écluse d'Antoing à celle à l'entrée de Tournay.	5,440m,00	
Chute.		0m,72
De l'écluse de Tournay à l'écluse de Mer	1,992m,00	
Chute.		0m,33
De l'écluse de Mer à celle d'Audenarde.	56,940m,00	
Chute.		5m,50
De l'écluse d'Audenarde à celle de Gand.	48,000m,00	
Chute.		4m,13
	124,682m,00	11m,38

La navigation qui se fait en descente, le mardi de chaque semaine, au moyen de la masse d'eau tenue en réserve dans le bief en amont d'Antoing, éprouve souvent de grandes difficultés, par cette répartition si inégale des biefs et des chutes, qui est le vice radical du régime du fleuve, considéré comme voie navigable; en effet, les eaux de navigation, à quelque hauteur qu'on les retienne dans le bief supérieur, qui n'a que 13,310 mètres de longueur, se trouvent insuffisantes dans celui de Tournay à Audenarde, qui a une longueur totale de 56,940 mètres (plus de 11 lieues) et qui ne reçoit aucun affluent considérable; elles se trouvent à peine suffisantes entre Audenarde et Gand sur une longueur de 48,000 mètres (9 à 10 lieues), quoique la pente y soit moindre.

M. Vifquain s'est arrêté à l'idée d'établir dans les 4e et 5e biefs, c'est-à-dire entre Tournay et Gand, de nouveaux barrages éclusés, à trois et quatre passages, assez semblables à ceux qui existent déjà sur la partie supérieure de la rivière. Ce choix dans les moyens de canalisation a été approuvé, même par les adversaires du projet.

Au moyen de ces nouveaux barrages, le cours de la rivière, depuis Tournay jusqu'à Gand, se trouverait partagé en biefs, de longueur à peu près égale à celle du bief supérieur, en amont d'Antoing.

De cette manière, la navigation en descente à charge, dans les hautes eaux, continuerait à jouir de toutes les facilités actuelles et, dans les saisons d'été, les nouveaux biefs, d'une lon-

Digitized by Google

tion, quel qu'il soit, en ce qu'elle rend le trajet plus facile du Haut-Escaut vers la Haute-Lys par Gand, c'est-à-dire sans faire usage d'aucun canal de jonction.

---

gueur en rapport avec celle du bief supérieur, recevraient de la réserve hebdomadaire une quantité d'eau suffisante pour la marche active et non interrompue des rames de bateaux.

Pour la navigation en remonte à vide, dans les hautes eaux, l'écoulement de la rivière, qui aurait été accéléré la nuit, au moyen de l'ouverture des barrages, serait ralenti le jour, et alors les bateaux vides et même à demi-charge remonteraient facilement les chutes des barrages, puisque deux biefs pourraient toujours être réunis sous un même niveau.

Dans les courtresses d'eau, les moyens que donneraient les barrages, pour retenir les eaux et réunir deux biefs, faciliteraient singulièrement la navigation.

Trois barrages nouveaux seraient établis entre Tournay et Audenarde, et deux autres entre Audenarde et Gand.

Le premier de ces barrages, placé à Warcoing, permettrait l'écoulement facile des grands marais d'Obigies et d'Hérinnes, et, en outre, il faciliterait l'entrée du canal de l'Espierre, si celui-ci s'effectue.

Le second barrage construit à Autrive, faciliterait singulièrement la décharge des eaux des marais d'Hérinnes et de Pottes, et rendrait facile l'entrée du canal de Courtray, aujourd'hui demandé en concession par M. Verrue-Lafrancq.

Le troisième barrage à Kerkhove, partagerait la distance d'Autrive à Audenarde, de la manière la plus convenable.

Entre Audenarde et Gand le premier barrage serait placé à Ermelgem.

Le second, à Eeke, serait placé de manière à y faire aboutir, le mieux possible, le canal d'Eeke à Deynze-Petegem, si ce canal doit s'exécuter.

Après l'établissement de ces barrages, l'Escaut, redressé sur quelques parties de son cours, se trouverait partagé en dix biefs, ayant respectivement les longueurs ci-après indiquées :

1er bief, en amont d'Antoing	mètres	13,310
2e bief, d'Antoing à l'entrée de Tournay.		5,440
3e bief, dans Tournay.		1,992
4e bief, de la sortie de Tournay à Warcoing. . .		11,840
5e bief, de Warcoing à Autrive		11,450
6e bief, d'Autrive à Kerkhove.		13,690
7e bief, de Kerkhove à Audenarde		10,591
8e bief, d'Audenarde à Ermelgem.		9,690
9e bief, d'Ermelgem à Vurste		15,805
10e bief, de Vurste à Gand.		19,500
Ensemble, mètres		113,308

De Rodignies à Gand la pente est de 10m,98.

Cette pente, par l'exécution des travaux de canalisation, se trouverait partagée en neuf chutes, de la manière suivante :

Chute à l'écluse d'Antoing.	mètres	1,25
Id. à l'entrée de Tournay.		0,30
Id. à l'écluse de Mer.		0,35
Id. à l'écluse de Warcoing.		1,51
Id. à l'écluse d'Autrive.		1,32
Id. à l'écluse de Kerkhove.		1,32
Id. à l'écluse d'Audenarde.		1,60
Id. à l'écluse d'Ermelgem		1,51
Id. à l'écluse de Vurste.		1,32
Mètres		10,98

Digitized by Google

Le canal d'Eeke à Deynze-Petegem réunit les deux rivières à un point inférieur à la ligne de Bossuyt sur Courtray.

Il établit, pour les transports du Haut-Escaut vers la Haute-Lys et *vice-versâ*, un trajet plus court que celui qui résulte du passage par Gand, mais toutefois

---

Indépendamment des cinq nouveaux barrages, le projet comprend divers travaux de rectification.

Les travaux de la canalisation de l'Escaut sont estimés dans leur ensemble à fr. 1,430,000.

Canalisation de la Lys.

Trois écluses à sas sont établies sur la partie supérieure de la Lys, la première à Comines, la seconde à Menin, la troisième à Harlebeek.

D'Harlebeek à Gand, sur un développement de 69,267 mètres (près de 14 lieues) présentant 3m,05 de pente, il n'existe aucun ouvrage d'art, qui puisse réduire le courant et favoriser la remonte qui a plus particulièrement lieu à charge.

M. Vifquain propose d'améliorer la navigation sur cette partie du cours de la rivière, par l'établissement de deux nouvelles écluses à sas, l'une à Vive-St-Éloi, l'autre à Astene.

Ces écluses auraient respectivement les chutes ci-après indiquées :

Celle de Vive-St-Éloi.	mètres	2,50
Celle d'Astene.		0,55
Ensemble, mètres. . . .		3,05

La longueur de la rivière, qui est de 69,267 mètres, d'Harlebeek à Gand, serait réduite, au moyen de rectifications, à 62,030 mètres et répartie en trois biefs, de la manière suivante :

D'Harlebeek à Vive-St-Éloi.	mètres	13,400
De Vive-St-Éloi à Astene.		23,640
D'Astene à Gand		24,990
Ensemble. . . .	mètres	62,030

L'ensemble des travaux pour la Lys est estimé à fr. 880,000.

Les travaux de canalisation de l'Escaut et de la Lys ont fait l'objet d'enquêtes séparées dans le Hainaut et dans les deux Flandres.

Les commissions d'enquête du Hainaut et de la Flandre orientale, les chambres de commerce de Mons, de Tournay et de Gand, et les députations des États des trois provinces se sont prononcées en faveur du projet de la canalisation de l'Escaut. Au nombre des adversaires de ce projet, se sont trouvés un grand nombre de propriétaires de Tournay, la commission d'enquête de la Flandre occidentale et les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres.

Le projet de la canalisation de la Lys a été appuyé par les commissions d'enquête des trois provinces, par les chambres de commerce de Mons, de Tournay et de Gand, et par les députations des États des trois provinces; il n'a été combattu que par les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray.

Les rivières l'Escaut et la Lys sont administrées par les trois provinces, qui en perçoivent les revenus, et pourvoient aux dépenses de leur entretien.

Cet état de choses est la conséquence des dispositions d'un arrêté royal du 17 décembre 1819.

M. le ministre de l'intérieur appréciant, d'une part, l'avantage de maintenir le régime existant et de conserver aux provinces une administration dont elles étaient en possession depuis 1820, et, d'autre part, la difficulté pour l'État d'ajouter de nouveaux travaux à tous ceux qui, alors déjà, s'exécutaient pour son compte, chargea les gouverneurs, lors de la première session provinciale, de faire aux conseils provinciaux la proposition de se charger des travaux de canalisation, moyennant la jouissance des péages à établir du chef de ces travaux, péages calculés de manière à faire face à la charge annuelle d'entretenir et à pourvoir

Digitized by Google

infiniment plus long que la voie nouvelle qui serait créée par l'ouverture du canal de Bossuyt sur Courtray.

A péage égal, et même à péage supérieur dans une certaine limite, ce dernier canal serait incontestablement préférable à celui d'Eeke à Deynze.

La question de préférence entre ces deux canaux est donc toute entière dans la comparaison des péages proposés pour chacun d'eux.

Il faut que le péage, nécessairement plus élevé du canal de Courtray, n'aille pas jusqu'à dépasser la limite au-dessus de laquelle le circuit par Eeke et Deynze offrirait une économie au batelier.

Le canal de l'Espierre, en réunissant l'Escaut au canal français de Roubaix, qui débouche dans la Deule, affluent de la Lys, établirait une troisième ligne de jonction de l'Escaut à la Lys.

Toutefois, comme première section d'une ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, le canal de l'Espierre ne peut avoir qu'une utilité restreinte, à cause de la nécessité de transiter par le territoire étranger, de l'étendue du parcours et de l'élévation des frais par cette voie.

Il ne peut donc être mis en parallèle, sous ce rapport, ni avec le canal de Bossuyt à Courtray, ni avec celui d'Eeke à Deynze.

Son véritable but est d'établir une communication directe et économique entre l'Escaut belge et le centre du département du Nord.

Si ce même but peut être atteint, à avantages égaux ou sensiblement égaux, au moyen de la jonction de l'Escaut à la Lys, qui serait opérée en entier sur le territoire belge, il est évident qu'il faut construire le canal de Bossuyt à Courtray ou celui d'Eeke à Deynze, à l'exclusion du canal de l'Espierre, afin d'appeler la navigation sur notre territoire et d'assurer à nos lignes un plus

---

en outre au paiement des intérêts et à l'amortissement du capital d'exécution en 30 années.

Dans la session de 1836, on ne s'occupa de cette proposition du gouvernement, dans les trois provinces, que pour en prononcer l'ajournement à la session suivante.

La session de 1837 a été tout aussi infructueuse.

Dans le Hainaut, la question de la canalisation n'a pas même été abordée; on s'est borné à émettre un vœu, celui de voir instituer une administration spéciale et unique pour la surveillance et la direction de l'Escaut sur tout son cours en Belgique.

Dans la Flandre orientale, un membre du conseil a proposé de décréter que la canalisation de l'Escaut serait faite aux frais de la province sur son territoire; cette proposition a été renvoyée à la session de 1838 et la députation chargée de l'instruire.

Dans la Flandre occidentale, la députation a été chargée d'insister auprès du ministère pour que les travaux de canalisation fussent, le plus tôt possible, exécutés aux frais de l'État.

Au milieu de ces hésitations des conseils provinciaux, le gouvernement a pensé que ce qu'il importait avant tout, c'était d'assurer l'exécution des travaux et, vu l'impossibilité où il se trouvait de pourvoir directement et par lui-même à cette exécution, il a demandé aux Chambres l'autorisation de faire des deux canalisations l'objet d'entreprises par voie de concession de péages.

Le projet de loi a été présenté le 27 décembre 1837; il n'a pas encore été mis en discussion.

Digitized by Google

fort tonnage : augmentation qui, par cela même, rendrait une réduction des péages possible.

Si, au contraire, la jonction directe de l'Escaut à la Lys n'est pas l'équivalent du canal de l'Espierre, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, cette jonction ne doit pas exclure le canal de l'Espierre.

La question se résume donc en ceci, en ce qui concerne les voies navigables :

1° Faut-il établir la jonction de l'Escaut à la Lys, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray?

2° Le canal de jonction, quelle que soit la direction préférée, doit-il être construit concurremment avec le canal de l'Espierre ou à l'exclusion de ce canal ?

Les chemins de fer de Gand et de Tournay vers Lille se réunissent à Mouscron ; de ce point commun, des voies se dirigent sur l'Escaut, sur la Lys et sur Deule. L'Escaut devant ainsi se réunir, au moyen de chemins de fer, à la Lys et à la Deule, il est naturel de se demander si les canaux de jonction ne feront pas double emploi.

§ 2.

NAVIGATION CHARBONNIÈRE DU HAINAUT VERS COURTRAY. — CANAUX DE BOSSUYT A COURTRAY ET D'EEKE A DEYNZE-PETEGEM.

Canal de Bossuyt à Courtray.

Les premières études du canal de Bossuyt à Courtray ont été faites, en 1828, par le capitaine du génie Alewyn.

Cet officier, dans ses études pour la jonction de l'Escaut à la Lys, a en outre indiqué comme susceptibles d'être suivies, deux autres lignes, l'une d'Espierres à Menin, l'autre d'Escanaffles à Courtray ; néanmoins il donna la préférence à la ligne de Bossuyt, comme la moins longue et la moins coûteuse.

Des ingénieurs belges, MM. Vifquain, Noël et Wolters se sont également occupés du canal de Bossuyt à Courtray.

Ce canal est particulièrement connu par le mémoire que les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres ont publié en octobre 1834. (*Annexe* n° 1.)

Dans ce mémoire, les chambres de commerce insistaient beaucoup sur l'opportunité de l'exécution par l'État ; elles considéraient néanmoins le canal comme susceptible d'exécution par voie de concession et comme devant donner des produits assez élevés pour indemniser un concessionnaire de ses avances.

Le mémoire des chambres de commerce n'avait été suivi jusqu'ici d'aucune proposition formelle d'exécution.

Digitized by Google

M. Verrue-Lafrancq a comblé cette lacune par sa demande en concession du 5 mai 1838. (*Annexe* n° 2.)

Le canal de Bossuyt à Courtray partirait de l'Escaut, à Bossuyt, traverserait les communes de Moen et Swevegem, recouperait au Sud une partie du territoire d'Harlebeek, arriverait à Courtray près de la porte de Gand, et déboucherait dans la Lys, après avoir suivi au Nord les fossés de cette ville.

Sa longueur serait de 16,700 mètres.

Ce serait un canal à point de partage, s'élevant à 10 mètres au-dessus de la Lys et à 8^{m},50 au-dessus de l'Escaut; il serait alimenté par les eaux des deux rivières; les eaux de l'Escaut seraient introduites dans le bief supérieur à l'aide de machines à vapeur.

La crête de partage, de 32 mètres de hauteur, serait franchie, soit en tranchée, soit au moyen d'un percement souterrain, d'environ 600 mètres.

Le canal aurait 8 écluses; ce nombre pourrait être réduit à six, en abaissant le bief de partage. La hauteur d'eau serait de 2 mètres.

La demande de M. Verrue-Lafrancq s'écarte des données du mémoire des chambres de commerce sous le rapport tant des estimations que des péages.

M. Verrue-Lafrancq n'évalue le coût du canal qu'à fr. 3,600,000, tandis que les chambres de commerce le portaient à fr. 3,903,559-52.

Les péages qu'il demande sont, au contraire, plus élevés, circonstance qu'il faut attribuer en premier lieu à ce qu'ils sont établis, abstraction faite de la jonction de la Lys à l'Yperlée, jonction prise en considération dans le mémoire de 1834.

Il est à remarquer en outre que M. Verrue-Lafrancq ne réclame pas en sa faveur le bénéfice des conditions inusitées et même contraires à la loi du 19 juillet 1832, que les chambres de commerce stipulaient dans leur mémoire, au profit du concessionnaire éventuel, telles que le paiement par l'État des terrains à emprendre et de toutes les indemnités, et l'exclusion de tout canal débouchant à gauche dans l'Escaut, à gauche ou à droite dans la Lys, depuis la frontière française jusqu'à la distance de dix lieues en-dessous des embouchures des deux canaux (1) dans l'une et l'autre rivière. (*Voir* ces conditions, *Annexe* n° 1, pag. 51 et 52.)

Nous donnons ci-après l'indication comparative des péages proposés par les chambres de commerce et de ceux demandés par M. Verrue-Lafrancq :

		Les chambres de commerce.	M. Verrue.	Demandé en plus par M. Verrue.
En destination des rives de la Lys, en amont d'Harlebeek et *vice-versâ*	A charge.	1 70	2 25	» 55
	A vide.	» 42	» 60	» 18
En destination de la Lys, en aval des écluses d'Harlebeek et *vice-versâ*	A charge.	» 75	1 50	» 75
	A vide.	» 32	» 40	» 08

(1) De Bossuyt à Courtray et de Menin à Ypres.

Digitized by Google

Canal d'Eeke à Deynze-Petegem.

Ce canal, proposé par l'inspecteur Vifquain, ne l'a pas été par lui comme la meilleure ligne de jonction entre l'Escaut et la Lys, mais pour suppléer à la ligne de Bossuyt à Courtray, qu'il regardait comme trop coûteuse, eu égard surtout à la hauteur de la crête de partage qu'il faut franchir dans cette direction.

Ces considérations l'ont conduit à examiner si, à un point plus rapproché du confluent des deux rivières, l'abaissement du sol et le moindre espace à franchir n'offriraient pas de meilleures conditions d'exécution.

L'étude du terrain lui a fait reconnaître que le tracé entre Eeke, sur l'Escaut, et Deynze-Petegem, sur la Lys, remplissait ces conditions.

Entre ces points, la distance n'est que de 9,000 mètres et le point le plus élevé du terrain ne se trouve qu'à $6^{m},55$ au-dessus des eaux de navigation de la Lys et à $5^{m},58$ au-dessus de celles de l'Escaut.

Le projet de M. Vifquain pour le canal d'Eeke, a été présenté le 24 décembre 1835, en même temps que le projet des travaux de canalisation de l'Escaut et de la Lys. (*Voir* la note de la pag. 3.)

Suivant cet ingénieur, deux systèmes se présentent pour la traversée du col de partage à la hauteur d'Eeke.

Le premier, par une tranchée dont le plafond serait placé à 2 mètres au-dessous de l'étiage de navigation de la Lys, à l'amont de l'écluse projetée d'Astene.

Le second, par un canal, creusé de manière à avoir son étiage fixe à 3 mètres au-dessus de la Lys, la profondeur étant toujours de 2 mètres.

Dans ce dernier système une alimentation artificielle devient nécessaire; la surface du pays ne présentant pas d'eau courante en été, les eaux de la Lys seraient relevées de 3 mètres au moyen d'une machine.

Des calculs comparatifs de dépenses ayant été faits, l'ingénieur a reconnu que le second système, outre l'avantage d'exiger des emprises moins considérables et de moins bouleverser la propriété, présentait, sur le premier, une économie d'un demi-million; cette considération a paru déterminante.

Le canal de jonction ainsi établi, aurait deux écluses à sas placées, l'une immédiatement à l'Escaut, à 5,000 mètres en amont du barrage d'Eeke, l'autre contre la Lys, à 2,000 mètres au-dessus de l'écluse d'Astene.

Il suivrait la vallée du ruisseau de Nazareth et serait formé de quatre alignements, d'un développement total de 9,000 mètres.

L'alimentation aurait lieu au moyen d'une machine à vapeur de quinze chevaux de force, faisant mouvoir une vis d'Archimède à coffre fixe, de $1^{m},50$ de diamètre, élevant les eaux dans la Lys et les reportant à l'amont de l'écluse voisine.

La dépense d'exécution du canal d'Eeke, d'après les évaluations de

Digitized by Google

M. l'inspecteur Vifquain, s'élèverait à fr. 891,459, c'est-à-dire au quart environ de l'estimation de M. Verrue-Lafrancq pour le canal à la hauteur de Courtray.

La dépense d'exécution du canal d'Eeke s'élevant en somme ronde à fr. 890,000, M. Vifquain a pensé que le péage devait être réglé de manière à produire une recette annuelle de fr. 71,200, correspondant à 8 p. °/₀ du capital d'établissement, savoir :

Pour entretien et exploitation, y compris l'alimentation artificielle par machine à vapeur, ci	fr.	2
Pour l'intérêt simple.		5
Pour amortissement en 40 années.		1
En tout	fr.	8

Pour évaluer le tonnage probable des bateaux qui feront usage du canal de jonction, et qui, réunis, devront produire les 8 p. °/₀ de recette annuelle, M. Vifquain a pris comme point de départ le mouvement actuel de la navigation à l'écluse d'Harlebeek, soit 64,200 tonneaux à charge et 19,300 tonneaux à vide ; il lui a semblé que ces chiffres ne pouvaient manquer de s'élever à 105,000 tonneaux à charge et 50,000 tonneaux à vide, au moyen des bateaux en destination pour les communes situées sur les deux rives de la Lys en-dessous d'Harlebeek jusqu'à l'embouchure du canal de jonction, ainsi que par les bateaux vides qui redescendraient la rivière pour retourner, par le canal de jonction et l'Escaut, vers Tournay et Mons.

Cette base de tonnage étant posée, il a été conduit à proposer comme taux des péages, 60 centimes à charge et 20 centimes à vide.

Ce qui donne comme produit :

Sur 105,000 tonneaux à charge	fr.	63,000
Et sur 50,000 tonneaux à vide.		10,000
Ensemble.	fr.	73,000

Somme légèrement supérieure à celle qui est nécessaire pour représenter 8 p. °/₀ au capital d'exécution.

L'Escaut et la Lys se réunissant à Gand, il existe une communication par eau entre les diverses localités situées sur l'une et l'autre rivière et sur les affluents navigables de chacune d'elles.

Les projets de canaux de jonction n'ont donc pas pour objet de réunir ces localités par une ligne navigable, mais simplement de substituer à la voie existante une voie plus courte et plus économique.

Pour bien apprécier les divers projets présentés, il faut donc les comparer à la voie existante sous le rapport tant des distances que des frais.

Il faut également les comparer entr'eux sous ces deux rapports.

Digitized by Google

Le canal de Bossuyt à Courtray est évidemment celui qui, sous le rapport des distances, atteint, de la manière la plus complète, le but de la jonction des deux rivières.

Il substitue à une navigation fluviale fort étendue, partie en descente sur l'Escaut, partie en remonte sur la Lys, un canal artificiel d'un développement minime et praticable en toute saison.

D'après les données du projet de l'inspecteur Vifquain pour la canalisation des deux rivières, voici quel serait le parcours de Bossuyt à Courtray par Gand, même en tenant compte de l'abréviation à obtenir par quelques redressements :

Escaut en descente.	De Bossuyt à Autrive (environ) . . . mètres	4,000	
	D'Autrive à Kerkhove.	13,690	
	De Kerkhove à Audenarde	10,591	
	D'Audenarde à Ermelgem.	9,690	
	D'Ermelgem à Vurste.	15,805	
	De Vurste à Gand.	19,500	
			73,276
Lys en remonte.	De Gand à Harlebeek.	62,030	
	D'Harlebeek à Courtray (environ).	7,000	
			69,030
			142,306
Même trajet par le canal de jonction			16,700
Différence en faveur du canal de jonction . . . . . mètres			125,606

ou 25 lieues de 5,000 mètres.

Le canal de Bossuyt, en raccourcissant de 25 lieues le trajet des localités du Haut-Escaut vers Courtray, offre incontestablement un beau résultat.

L'avantage de ce trajet direct, d'après la demande de M. Verrue-Lafrancq, serait obtenu par le batelier, à la condition d'acquitter un péage de fr. 2-25 par tonneau à charge et de fr. 0-60 par tonneau à vide.

Ces péages résument aujourd'hui les difficultés que l'on a cru s'opposer à l'exécution du canal de jonction.

C'est aussi dans la discussion de ces péages que la question d'utilité publique est renfermée.

Il est d'abord à observer que la ligne par Gand ne serait pas gratuite et que les péages dont le parcours de cette ligne serait imposé, doivent être portés en déduction des péages du canal de jonction.

Digitized by Google

Droits par tonneau, de Bossuyt à Courtray par Gand, d'après le projet de l'inspecteur Vifquain, pour la canalisation de l'Escaut et de la Lys.

			A charge.	A vide.
Escaut.	Barrage d'Autrive	fr.	0,025	0,02
	Id. de Kerkhove		0,025	0,02
	Id. d'Audenarde { droit existant		0,0325	0,0325
	Id. d'Audenarde { id. à établir		0,01	0,01
	Id. d'Ermelgem		0,025	0,02
	Id. d'Eeke		0,025	0,02
	Au pont Madou à Gand		0,01	0,01
			0,1525	0,1325
Lys.	Écluse d'Astene		0,25	0,08
	Id. de Vive-St-Éloi		0,25	0,08
	Id. d'Harlebeek { droit existant		0,1058	0,0635
	Id. d'Harlebeek { id. à établir.		0,125	0,04
			0,8833	0,3960

Comparaison du canal à la voie fluviale, quant aux droits.

Péages du canal de jonction.		2,25	0,60
Id. de l'Escaut et de la Lys.		0,8833	0,396
Différence en faveur de la voie fluviale. . .	fr.	1,3667	0,204

Le sacrifice à supporter par le batelier, en faisant usage du canal de jonction, se réduit ainsi à fr. 1-36 $\frac{2}{3}$ à charge et fr. 0-20 $\frac{2}{5}$ à vide.

C'est à ce prix qu'il obtiendrait une économie de 25 lieues dans le trajet.

Le canal est évidemment utile si cette économie vaut plus de fr. 1-36 à charge et fr. 0-20 à vide.

Après avoir comparé le canal de Bossuyt à la voie navigable de l'Escaut et de la Lys par Gand, il convient de comparer à la même voie le canal d'Eeke.

Par le canal d'Eeke, le batelier économiserait un parcours
de 24,500 mètres en descente sur l'Escaut, et
de 26,990 mètres en remonte sur la Lys.

Ensemble. . . 51,490

Le développement du canal
d'Eeke étant de. 9,000

Il reste. . . . 42,490 mètres, ou 8 $\frac{1}{2}$ lieues.

Nous avons vu que, par le canal de Bossuyt, le parcours en moins serait de 25 lieues.

Il résulte de ce rapprochement que, sous le rapport de l'abréviation des distances, l'utilité du canal de Bossuyt est triple de celle du canal d'Eeke.

Digitized by Google

Le trajet de Bossuyt à Courtray par le canal d'Eeke serait de 99,816 mètres, dont 48,776 mètres en descente sur l'Escaut et 42,040 en remonte sur la Lys (1).

Par le canal de Bossuyt, au contraire, ce trajet se réduirait au parcours du canal, c'est-à-dire à 16,700 mètres : on économiserait donc un circuit de 83,116 mètres (de 16 à 17 lieues de 5,000 mètres), dont 42,040 mètres (plus de 8 lieues) en remonte sur la Lys.

Le droit proposé pour le canal de Bossuyt est de beaucoup supérieur à celui proposé pour le canal d'Eeke. On paierait par tonneau à charge :

Sur le premier canal	fr.	2 25
Sur le deuxième		» 60
Différence. . . .	fr.	1 65

Cette différence devient moins sensible, lorsque l'on joint au péage du canal d'Eeke les droits que les bateaux faisant le circuit par Eeke, devraient en outre acquitter sur l'Escaut, de Bossuyt à Eeke, et sur la Lys, d'Eeke à Courtray, dans l'hypothèse de la canalisation des deux rivières, hypothèse qu'il ne faut jamais séparer de celle de l'exécution du canal d'Eeke.

Dans ce cas les droits seraient les suivants :

Par le canal de Bossuyt	fr.	2 25	(2)
Par le canal d'Eeke		1 44 83	(3)
Différence en faveur du canal d'Eeke	fr.	» 80 17	

---

(1) *Trajet de Bossuyt à Courtray par Eeke.*

En descente sur l'Escaut.	De Bossuyt à Autrive (environ). . . . . mètres	4,000	
	D'Autrive à Kerkhove	13,690	
	De Kerkhove à Audenarde.	10,591	
	D'Audenarde à Ermelgem	9,690	
	D'Ermelgem au canal de jonction	10,805	
			48,776
	Canal de jonction.		9,000
En remonte sur la Lys.	Du canal de jonction à Vive-St-Éloi	21,640	
	De Vive-St-Éloi à Harlebeek.	13,400	
	D'Harlebeek à Courtray (environ)	7,000	
			42,040
			99,816

(2) Péage demandé par M. Verrue-Lafrancq.

(3) *Droits à charge par tonneau, de Bossuyt à Courtray, par l'Escaut, le canal d'Eeke et la Lys.*

Barrage d'Autrive		fr.	0,025
Id. de Kerkhove			0,025
Audenarde	droit existant		0,0325
	id. à établir.		0,01
Barrage d'Ermelgem.			0,025
Canal de jonction			0,60
A Deynze			0,25
A Vive-St-Éloi			0,25
A Harlebeek	droit actuel		0,1058
	id. à établir.		0,125
		Fr.	1,4483

Digitized by Google

Si l'on considère que cette économie sur les droits ne serait acquise qu'à la condition de faire un détour de plus de 16 lieues, dont 8 lieues en remonte sur la Lys, et de supporter les frais de halage et de conduite inhérents à ce détour, l'on reconnaîtra peut-être que le canal de Bossuyt est au fond moins cher que le canal d'Eeke.

Pour les bateaux vides, le canal de Bossuyt a évidemment l'avantage.

On paierait par ce canal. . . . . fr. 0,60

Par le canal d'Eeke, on ne paierait que fr. 0-20 pour le canal; mais il y aurait en outre des droits à acquitter sur l'Escaut et la Lys; de sorte que le chiffre des péages serait de. 0,566 (1)

Différence en faveur du canal d'Eeke. . . . . fr. 0,034

Cette différence de 3 à 4 centimes par tonneau, est tellement faible, qu'elle tranche irrévocablement la question de préférence en faveur du canal de Bossuyt, pour les bateaux vides.

Jusqu'ici nous avons raisonné dans l'hypothèse de la canalisation des deux rivières.

Le canal d'Eeke ne peut être séparé de cette hypothèse, parce que, nécessitant un assez long trajet sur les deux rivières, il perdrait beaucoup de son utilité si ce trajet n'était pas rendu facile par des travaux de canalisation.

Le canal de Bossuyt, au contraire, auquel on peut donner la dénomination de *canal de jonction directe,* se conçoit abstraction faite des travaux de canalisation, et même, si le projet de la canalisation était abandonné, son utilité s'accroîtrait de toutes les difficultés qui continueraient d'embarrasser la marche de la navigation sur l'Escaut et sur la Lys.

Dans la supposition que l'Escaut et la Lys soient laissés dans leur état actuel d'imperfection, le succès du canal de Bossuyt ne peut faire question. Il suffit, pour s'en convaincre, de remarquer que l'inspecteur Vifquain évalue à fr. 2-25 par tonneau, les frais de halage de Gand à Harlebeek, et que cette somme correspond exactement au péage du tonneau à charge sur le canal de Bossuyt. Le batelier gagnerait donc, indépendamment de l'économie de temps, qui ici serait considérable, le montant des frais de conduite, de Bossuyt à Gand, ainsi

---

(1) *Droits à vide par tonneau, de Bossuyt à Courtray, par l'Escaut, le canal d'Eeke et la Lys.*

Écluse d'Harlebeek	droit actuel	fr.	0,0635
	id. à établir		0,04
Id. de Vive-St-Éloi			0,08
Bureau de Deynze			0,08
Canal de jonction			0,20
Barrage d'Ermelgem			0,02
A Audenarde	droit existant		0,0325
	id. à établir		0,01
Barrage de Kerkhove			0,02
Id. d'Autrive			0,02
		Fr.	0,5660

Digitized by Google

que celui des droits imposés dans l'état actuel des choses à la navigation des deux rivières.

Les canaux de l'Espierre et de Roubaix, comme ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, ne peuvent en aucune manière servir d'équivalent au canal de Bossuyt.

Lorsqu'il s'agit de comparer des lignes de jonction de l'Escaut à la Lys, c'est Courtray qu'il faut prendre comme point de destination.

Or, par le canal de Bossuyt, on atteint Courtray plus directement et à moindres frais, qu'on ne pourrait le faire par la ligne de l'Espierre et de Roubaix. C'est ce que prouvent les chiffres ci-après, indiquant les trajets et les frais de Warcoing à Courtray, par le canal de l'Espierre et par le canal de Bossuyt (1).

Par le canal de l'Espierre :

TRAJET.

Canaux de l'Espierre et de Roubaix. . . .	mètres	27,665	(2)
De Marquette à la Lys.		12,089	(2)
De Deulemont à Menin.		21,000	(3)
De Menin à Courtray.		13,300	(3)
		74,054	

DROITS PAR TONNEAU.

Canal de l'Espierre	fr.	1,50	
Canal de Roubaix (4 distances à fr. 0-30). . .		1,20	
De Marquette à la Lys.		0,096	(4)
Droits à Menin.		0,0634	(5)
Droits à Comines.		0,0634	(5)
		2,9228	

Par le canal de Bossuyt :

TRAJET.

De Warcoing (6) à Bossuyt, en descendant l'Escaut.		10,000
De Bossuyt à Courtray, par le canal de jonction. .		16,700
		26,700

DROITS PAR TONNEAU.

Péage à Warcoing	fr.	0,025
Péage du canal de jonction.		2,25
		2,275

(1) Ces chiffres, à l'exception des péages des canaux de l'Espierre et de Roubaix, sont extraits des tableaux joints au rapport de l'ingénieur Wolters, du 2 octobre 1835. (*Annexe* n° 35, pag. 144 et suiv.)

(2) Wolters, tableau n° 5.

(3) Wolters, tableau n° 2.

(4) Wolters, tableau n° 5.

(5) Wolters, tableau n° 2.

(6) Point de départ du canal de l'Espierre.

Digitized by Google

Comparaison des deux lignes.

	Distances.	Droits.
Canal de l'Espierre.	74,054	2,9228
Canal de Bossuyt.	26,700	2,275
Différence en faveur du canal de Bossuyt.	47,354	0,6478

Par le canal de Bossuyt on économiserait donc plus de 9 lieues sur le trajet, et plus de 64 centimes sur les droits.

Nous ne faisons pas mention des frais de halage. Il est évident qu'ils sont moindres par la ligne de Bossuyt.

La ligne de l'Espierre paraît en outre désavantageuse en ce qu'elle forcerait à emprunter le territoire étranger.

Cette nécessité d'emprunter le territoire étranger a été considérée comme assez grave sous le gouvernement des Pays-Bas, pour déterminer à construire le canal d'Antoing, de manière à échapper au transit par Condé, transit que la France, il est vrai, voulait rendre trop onéreux.

§ 3.

NAVIGATION CHARBONNIÈRE DU HAINAUT VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD. — CANAUX DE ROUBAIX ET DE L'ESPIERRE.

Canal français de Roubaix.

La concession du canal de Roubaix a été autorisée par une loi du 8 juin 1825. (*Annexe* n° 3.) L'entreprise ne comprenait primitivement que la canalisation de la Marque, depuis Pont-à-Tressin jusqu'à son embouchure dans la Deule, et l'ouverture d'un embranchement sur la ville de Roubaix.

Le cahier des charges (*Annexe* n° 4) assurait au concessionnaire la jouissance des annuités de fr. 20,000, et de fr. 10,000 respectivement votées, pour 30 et 25 années, par la ville de Roubaix et le département du Nord, ainsi qu'un péage de 40 centimes par tonneau et par distance de 5 kilomètres.

Le cahier des charges obligeait la compagnie à amener à Roubaix au moins 2,000 mètres cubes d'eau, en 24 heures.

Les travaux étaient évalués par l'ingénieur en chef du département du Nord à fr. 1,730,000.

Le but primitif du canal était de fournir à la ville de Roubaix les eaux dont elle manquait, et de la mettre en communication avec le système des canaux du Nord et du Pas-de-Calais.

Le canal de Roubaix fut concédé à perpétuité par ordonnance du 30 novembre 1825.

Le canal avait été adjugé en petite section ; le concessionnaire demanda bientôt l'autorisation d'y substituer la grande section, et de construire des embranchements vers Lannoy et Tourcoing.

Son but paraît avoir été, dès lors, de prolonger le canal jusqu'à la frontière belge, afin de parvenir à opérer la jonction de l'Escaut à la Deule, par Roubaix.

Digitized by Google

Une déclaration ci-annexée sous le n° 5, remise le 24 octobre 1826, à l'ingénieur en chef du waterstaat dans la Flandre occidentale, par le concessionnaire du canal de Roubaix, annonce, de la part de ce dernier, l'intention d'ouvrir un canal à grande navigation entre la Basse-Deule près Lille, et la frontière des Pays-Bas au-delà de Roubaix. Le concessionnaire rattachait ce projet à une délibération de la commission mixte du 21 juin 1826, qui lui donnait le droit d'ouvrir deux embranchements sur Tourcoing et Lannoy, en passant, pour le second embranchement, sur une portion du territoire des Pays-Bas. La même déclaration renferme l'engagement de fournir gratuitement l'eau nécessaire à l'alimentation du canal qui serait construit par le gouvernement des Pays-Bas, en prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

Quelles que fussent, dès 1826, les déclarations faites par le concessionnaire, dix années s'écoulèrent avant que le prolongement du canal de Roubaix jusqu'à la frontière belge, ne fût légalement autorisé.

Une loi du 9 juillet 1836 (*Annexe* n° 6) porte qu'il sera procédé à la réadjudication de la concession du canal de la Deule à Roubaix, la concession comprenant *le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge.*

La même loi a substitué une concession de 99 ans à la concession perpétuelle primitive, et a réduit d'un quart, c'est-à-dire à 30 centimes par tonneau et par distance de 5 kilomètres, le péage concédé en 1825.

La loi du 9 juillet 1836 décide en outre :

1° Que le nouveau concessionnaire sera mis en possession des travaux effectués et des terrains acquis par le sieur Brame, concessionnaire primitif, à charge de remboursement suivant estimation de leur valeur;

2° Qu'il indemnisera l'État de toutes condamnations qui pourraient être prononcées à sa charge, en vertu de l'art. 11 de l'acte de concession du canal de la Sensée (1).

L'adjudication du canal de Roubaix fut prescrite en exécution de la loi du 9 juillet 1836, par ordonnance royale du 21 mars 1837 (*Annexe* n° 7); elle eut lieu le 1er juin suivant, au profit de M. Messen, associé de M. Brame, concessionnaire primitif, sur un cahier de charges approuvé le 20 mars. (*Annexe* n° 8.)

La longueur du canal de Roubaix est de 19,215 mèt., savoir : 13,890 mèt. depuis la Deule jusqu'au pont du Galon-d'Eau à Roubaix, et 5,325 mèt. de ce point à la frontière; le canal est en pente de 4^m,90 vers la Deule; cette pente est rachetée par trois écluses, ayant respectivement 1^m,20, 1^m,70 et 2 mèt. de chute. Les sas et les ponts ont 5^m,20 d'ouverture; la profondeur d'eau est de 2 mèt. Entre Croix et Roubaix, le canal doit traverser un souterrain de 1,800 à 1,900 mèt. Depuis la Deule jusqu'à Croix, sur une longueur de 10,434 mèt., le canal est achevé et livré à la circulation; il est également achevé entre Roubaix et la frontière.

La réadjudication du canal de Roubaix définit complètement la position du

(1) Voici cet article : « Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal au » préjudice du canal de la Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, soit à dix lieues en tout » sens de ce canal. »

Digitized by Google

canal de l'Espierre. On sait aujourd'hui que le canal de l'Espierre sera mis en communication avec la Deule et tout le système de navigation du Nord et du Pas-de-Calais; on sait aussi à quelles conditions le commerce pourra faire usage du canal de Roubaix, dont le canal de l'Espierre n'est que le prolongement sur notre territoire. Des faits certains prennent ainsi la place des suppositions que l'on était forcé de faire lors de la première enquête.

Canal de l'Espierre.

Le projet du canal de l'Espierre n'est pas nouveau; il a été présenté au gouvernement des Pays-Bas, dès 1827, par l'ingénieur en chef De Brock.

Il paraît qu'il reçut alors l'approbation du département du waterstaat.

Mais, comme il traversait la frontière, il dut être soumis à l'examen du département de la guerre, qui fit valoir des considérations militaires contre sa mise à exécution.

Depuis la révolution, la concession du canal de l'Espierre a été demandée le 20 octobre 1833, par le sieur F. Corbisier, négociant à Mons, d'après les bases du projet de l'ingénieur en chef De Brock, légèrement modifié. (*Voir* ci-après cette demande, *Annexe* n° 9.)

Le tracé du canal de l'Espierre part de la frontière, au point où l'extrémité du canal de Roubaix vient y aboutir; il longe le ruisseau d'Espierres qu'il coupe en plusieurs endroits, et arrive au-dessous de St-Léger; là il quitte le milieu de la vallée, en appuyant légèrement à gauche, pour aller atteindre l'Escaut près des rivages de Warcoing.

Le canal aurait 8,550 mètres de longueur environ; sa pente totale serait de 7^{m},80 depuis l'étiage de 2 mètres, au-dessus du plafond du canal de Roubaix à la frontière, jusqu'à celui de la navigation de l'Escaut à Warcoing (1); il serait partagé en deux biefs ayant respectivement, le premier, 3,800, et le deuxième, 4,750 mètres de longueur.

Les écluses, au nombre de trois, auraient chacune 2^{m},60 de chute.

Les eaux de l'Escaut seraient élevées dans le canal au moyen de machines à vapeur, en attendant que l'alimentation pût venir de la rivière la Marque par le canal de Roubaix.

Les travaux sont estimés à fr. 1,100,000, pour la grande, et fr. 800,000, pour la moyenne section. Les dimensions du canal français déterminant celles du canal belge, c'est nécessairement la grande section qui sera adoptée.

Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le péage serait de fr. 1-75 par tonneau pour tout le parcours du canal (2).

---

(1) Les deux canaux de Roubaix et de l'Espierre réunis, formeraient un canal à point de partage, ayant l'étiage de son bief culminant à 7^{m},80 au-dessus de l'Escaut et à 4^{m},90 au-dessus de la Deule.

(2) Le demandeur en concession consent à le réduire à fr. 1-50, dans l'hypothèse de l'exécution du percement souterrain entre Lille et Roubaix. (*Voir* sa lettre du 23 janvier 1835, *Annexe* n° 30.)

Digitized by Google

Une enquête n'ayant pour objet que le canal de l'Espierre, a été ordonnée dans le Hainaut par un arrêté ministériel du 26 novembre 1833.

Le nombre des membres de la commission, fixé à 9 par cet arrêté, a été porté à 11 par un arrêté subséquent du 10 janvier 1834.

Un arrêté du 30 du même mois ordonna le dépôt d'un double de l'avant-projet dans la Flandre occidentale.

La commission d'enquête se réunit à Mons, le 24 mars 1834. (*Voir* le procès-verbal, *Annexe* n° 17.) Un incident signala cette réunion. Les présidents des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, que le ministre avait cru devoir désigner pour faire partie de la commission, se fondant sur ce que les formalités préliminaires n'avaient pas été observées, refusèrent de prendre part aux délibérations. (*Voir* leurs protestations, pag. 94 et 95.)

Les autres membres pensèrent, à l'unanimité, que la commission était légalement constituée.

Abordant le fond de la question, ils furent unanimement d'avis, sans s'arrêter aux observations critiques, toutes d'intérêt de localité, selon eux, que l'utilité publique du projet ne pouvait être sérieusement contestée. Ils fondèrent cette opinion sur les motifs développés dans la demande du sieur Corbisier. La commission ne fit d'observations que sur le taux des péages, qui lui parut fort élevé.

Quoique la commission, à une forte majorité, se fût déclarée légalement constituée, le ministère reconnut que l'observation des deux membres dissidents n'était pas sans importance, et, ne voulant laisser subsister aucun doute sur la régularité de l'instruction, il ordonna, par arrêté du 16 août 1834, le dépôt des pièces, pendant un mois, dans la Flandre orientale.

Le dépôt de l'avant-projet dans la Flandre orientale donna lieu à une instruction assez longue dans cette province.

La commission d'enquête, sur la communication qui lui fut donnée des nouvelles pièces de l'instruction, se réunit une seconde fois le 2 décembre 1834.

Dans cette séance (*voir* le procès-verbal, *Annexe* n° 28), M. Verrue-Lafrancq, membre de la commission, fit la proposition d'ajourner la discussion, en attendant que les ingénieurs Noël et Wolters eussent terminé le travail de l'examen des projets de la Haine à la mer du Nord, dont ils étaient chargés par le département de l'intérieur.

Cette proposition, appuyée par MM. De Vrière et Beke-Beke, n'ayant pas été adoptée par les autres membres, MM. Verrue et Beke-Beke déclarèrent ne pas se trouver suffisamment éclairés pour émettre un avis.

M. De Vrière reconnut l'utilité du canal de l'Espierre, comme canal de débouché, mais en demandant l'examen de la question de savoir si un canal d'Escanaffles vers la Lys ne produirait pas les mêmes avantages pour le Hainaut, sans présenter l'inconvénient d'une déviation possible par la France de la navigation des canaux des Flandres.

Les autres membres de la commission ont déclaré que l'utilité publique du canal de l'Espierre, comme canal de débouché, leur paraissait incontestable.

Digitized by Google

La commission émit de plus l'opinion :

1° Que le canal doit nécessairement être ouvert en grande section;

2° Que le péage demandé est trop élevé et doit être réduit à fr. 1 ou 1-10.

Le dossier de l'enquête sur le canal de l'Espierre contient, indépendamment d'un grand nombre de réclamations, tant pour que contre le projet, les avis des autorités provinciales et des chambres de commerce des trois provinces.

Ces avis sont annexés à cet exposé; nous en donnons une analyse succincte.

Dans le Hainaut, les chambres de commerce de Mons et de Tournay, ainsi que la députation des États, se sont prononcés sans restriction en faveur du projet du canal de l'Espierre; ces collèges se sont en outre attachés à réfuter différentes objections, dont il sera fait mention ci-après. (*Voir* les *Annexes* n^os^ 18, 20 22.)

Dans la Flandre orientale, la chambre de commerce de Gand (*voir* son avis du 12 septembre 1834, *Annexe* n° 23), a exprimé la crainte de voir la province perdre sa navigation, soit en partie, soit même en totalité, si un jour le gouvernement français venait à combiner l'élargissement et l'approfondissement de ses canaux intérieurs avec certaines dispositions de douanes.

La chambre a déclaré cependant que son intention n'était pas de former opposition à un projet dont l'exécution pourrait intéresser une autre province.

La commission chargée de l'examen de la question par le comité de conservation remplaçant la députation des États (*voir* son avis, *Annexe* n° 26), a pensé que le projet du canal de l'Espierre, en favorisant certains intérêts, pouvait en froisser d'autres.

Elle s'est au surplus posé les questions suivantes :

1re *question.* Quels sont les avantages que produira le canal de l'Espierre pour le Hainaut et la Belgique en général?

2e *question.* Le canal de l'Espierre nuira-t-il aux Flandres, en leur enlevant la navigation de Mons vers Dunkerque par l'Escaut et les canaux de la Belgique, et, dans l'affirmative, quelle perte en résultera-t-il pour chacune des deux Flandres?

3e *question.* Les avantages que le Hainaut obtiendra par la construction du canal de l'Espierre, seraient-ils obtenus par l'établissement d'un canal de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée, et quels seraient les inconvénients qui pourraient résulter de l'établissement de cette seconde communication?

4e *question.* Le but apparent du projet de l'Espierre pourrait-il être atteint par d'autres moyens qui ne déplaceraient auoun intérêt?

5e *question.* Le canal de l'Espierre, pour le cas où il serait donné suite au projet de son établissement, doit-il s'exécuter par concession ou au compte de l'État?

Sur la 1re question.

La commission reconnaît l'utilité du projet comme voie de débouché pour les matières pondéreuses du Hainaut vers le centre du département du Nord.

Sur la 2e question.

La commission pense que les Flandres ne perdraient pas immédiatement

Digitized by Google

leur navigation vers Dunkerque, mais que ce résultat pourrait se réaliser, dans certaines hypothèses, qu'elle indique; dans ce cas, la perte serait, pour chacune des Flandres, de fr. 126,272 par an.

Sur la 3e question.

Que la jonction de l'Escaut à la Lys serait moins utile au Hainaut que le canal de l'Espierre; et que les canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée tendent uniquement à enlever à la Flandre orientale la navigation de Mons vers Dunkerque.

Sur la 4e question.

Que le but apparent du canal de l'Espierre serait également atteint, et sans froissement pour personne, au moyen de l'amélioration de la navigation de la Lys, de Gand vers Lille.

Sur la 5e question.

Que le canal de l'Espierre, s'il s'exécute, doit être construit au compte de l'État, parce que ce serait un ouvrage très productif, dans lequel l'État trouverait une compensation aux sacrifices qu'il fait ou fera sur d'autres entreprises, et que l'État, restant maître du canal de l'Espierre, aurait, dans le péage de ce canal, une ressource pour empêcher la France d'attirer notre navigation sur son territoire.

Se résumant, la commission pense :

1° Qu'on doit préférer, pour le moment, au canal de l'Espierre, l'amélioration de la navigation de la Lys, de Gand vers Lille;

2° Qu'en tout cas, le canal de l'Espierre doit être préféré aux canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée, et qu'on ne doit pas renoncer à la première ligne dans l'intérêt de l'établissement de la seconde.

Ce rapport a été adopté par le comité de conservation. (*Voir Annexe* n° 26, *in fine.*)

Dans la Flandre occidentale, la chambre de commerce de Bruges a seule donné un avis favorable au projet de l'Espierre. (*Voir* son avis, *Annexe* n° 15.)

La chambre de commerce de Courtray pense que le projet de l'Espierre nuira beaucoup à la navigation intérieure des Flandres, qu'il fera un immense préjudice aux fabriques de ces deux provinces et que, du reste, une communication nouvelle vers Lille et Roubaix n'est nullement nécessaire, puisque les débouchés actuels suffisent. (*Voir* son avis, *Annexe* n° 12.)

La chambre de commerce d'Ypres fait valoir les mêmes motifs d'opposition et ajoute que la canal de l'Espierre serait nuisible, même au Hainaut, en rendant impossible la jonction de l'Escaut à l'Yperlée. (*Voir* son avis, *Annexe* n° 14.)

La députation des États de la Flandre occidentale a cru devoir protester contre le projet de l'Espierre, autant dans l'intérêt de la Belgique, que dans celui de la province; elle a considéré ce canal comme le commencement d'exécution d'un projet de canalisation conçu en France, projet qui rendrait le gouvernement français maître de jeter sur une ville quelconque du département du Nord les eaux de toutes les rivières; de faire suspendre la navigation de

Digitized by Google

l'Escaut et de la Lys en Belgique et d'imprimer à la navigation du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité. (*Voir* cette protestation, *Annexe* n° 16.)

Ainsi qu'on vient de le voir, le canal de l'Espierre a été très diversement jugé dans les trois provinces :

Dans le Hainaut, on l'a approuvé sans réserve ;

Dans la Flandre occidentale, la chambre de commerce de Bruges lui a été seule favorable ; les autres autorités consultées ont protesté contre son exécution ;

Dans la Flandre orientale, on paraît préférer le canal de l'Espierre à la jonction de l'Escaut à la Lys ; on en reconnaît l'utilité comme canal de débouché pour le Hainaut, mais on pense que le meilleur parti serait de ne faire, ni le canal de l'Espierre, ni celui de Bossuyt à Courtray, ni même celui d'Eeke à Deynze, et de se borner à améliorer la navigation de la Lys.

Dans chaque province on paraît s'être attaché presque exclusivement à une idée différente ; dans le Hainaut, on a eu en vue le marché de Lille et de Roubaix pour les charbons ; dans la Flandre occidentale, le canal de Bossuyt à Courtray, auquel, pensait-on, le canal de l'Espierre ferait obstacle ; dans la Flandre orientale, on a songé, avant tout, à conserver la navigation par Gand.

Après la clôture de l'enquête, le département de l'intérieur a poursuivi l'instruction, en consultant le département de la guerre, en chargeant l'ingénieur Wolters de l'examen de quelques questions sur lesquelles il n'avait pas tous ses apaisements, et en débattant avec le sieur Corbisier quelques-unes des conditions de la concession.

Le ministre de la guerre soumit le projet du canal de l'Espierre au comité consultatif du génie, et, d'après les conclusions prises à l'unanimité par ce comité le 9 février 1835, il fit connaître, le 21 du même mois (*voir* sa lettre, *Annexe* n° 29), que l'établissement du canal pouvait être autorisé, sans qu'il en résultât d'inconvénient pour le système de défense du pays.

Le 8 août 1835, l'ingénieur Wolters fut chargé par le département de l'intérieur de visiter les rivières et canaux du département du Nord, à l'effet de recueillir dans cette tournée les renseignements dont il aurait besoin pour répondre aux questions suivantes :

1° Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys pourrait-il donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille ;

2° Si le canal de Roubaix doit, ou non, faire perdre à la Belgique sa navigation par Bruges et Ostende vers Dunkerque ;

3° Si l'ouverture du canal de Roubaix doit exercer sur nos eaux intérieures

Digitized by Google

l'influence que lui avait attribuée la députation des États de la Flandre occidentale (dans sa protestation, *Annexe* n° 16).

L'ingénieur Wolters fit son rapport le 2 octobre 1835. (*Annexe* n° 35.)

Il résulte de ce rapport, en ce qui concerne la première question, que la route par la Scarpe et la Haute-Deule (celle que l'on suit le plus généralement aujourd'hui, pour le transport des charbons expédiés de Mons vers Lille), est plus courte et moins coûteuse que celle qui s'offrirait au batelier par le canal de jonction de l'Escaut à la Lys; qu'elle offre notamment une économie de 23,540 mètres sur le trajet et de 23 centimes au tonneau sur les frais. Il est à observer en outre que M. Wolters évalue à 25 centimes le péage du canal de jonction, tandis que, d'après la demande de M. Verrue-Lafrancq, ce péage serait de fr. 2-25. Dans l'hypothèse de la concession du canal sur cette base, la différence en faveur du trajet par la Scarpe serait donc de fr. 2-23.

En ce qui concerne la 2e question, à savoir si la voie de Roubaix fera perdre à la Belgique sa navigation sur Dunkerque, par Bruges et Ostende, le rapport de l'ingénieur Wolters constate que les distances et les frais seraient les suivants pour les trois voies en concurrence dans cette direction :

	Distances.	Frais.
Par la Scarpe. . . . . mèt.	168,281	fr. 3 03
Par Roubaix	192,016	2 18
Par Bruges et Ostende.	287,716	1 60

La voie par Roubaix serait donc plus coûteuse de fr. 0-58 au tonneau que celle par les Flandres, mais en même temps plus courte de 45,700 mètres.

L'auteur du rapport arrive à cette conclusion que, dans l'état actuel des choses, le canal de Roubaix n'enlèvera pas encore à la Belgique sa navigation charbonnière vers Dunkerque, mais que l'ouverture de ce canal augmentera considérablement les moyens de concurrence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique, et qu'il ne faudrait plus peut-être aux premières qu'une légère faveur dans la loi de douanes, pour obtenir définitivement la préférence.

A l'égard de la 3e question, M. Wolters fait observer que le projet indiqué par l'ingénieur français Cordier, relativement aux rivières et canaux du département du Nord, embrasse une tout autre localité que l'emplacement du canal de Roubaix; que la possibilité physique de l'exécution d'un pareil projet n'existe pas, en prenant l'Escaut à un point aussi bas que Warcoing; que, d'ailleurs, le canal de Roubaix, loin de renvoyer les eaux de l'Escaut à la Marque et à la Deule, doit même être alimenté par la Marque.

La correspondance ouverte avec le sieur F. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, portait sur deux points principalement: le taux du péage qui, ainsi qu'on l'a vu, avait été signalé par la commission d'enquête comme trop élevé, et la clause de rachat à insérer au cahier des charges. En ce qui concerne le péage, le sieur Corbisier a consenti à ce qu'il fût réduit de fr. 1-75 à fr. 1-50, pour le cas où le canal de Roubaix serait prolongé jusqu'à

Digitized by Google

la frontière belge. (*Annexe* n° 30.) En ce qui concerne le rachat, il a consenti à ce qu'il eût lieu, moyennant remboursement de la valeur du canal en terrassements, ouvrages d'art et dépendances, augmenté d'une prime de 20 p. %, de telle sorte que le mouvement de la navigation ne puisse influer sur le prix du rachat. (*Annexe* n° 31.)

L'enquête qui a eu lieu en 1834, sur le canal de l'Espierre, facilitera beaucoup les opérations de la nouvelle enquête ordonnée le 31 mai 1838. Les mémoires présentés, tant contre le projet qu'en sa faveur, renferment des éléments nombreux d'appréciation et fixent en partie le cadre de la discussion.

Certains points peuvent d'ailleurs être considérés comme définitivement jugés, notamment les suivants :

1° La question de défense militaire, qui, sous le gouvernement des Pays-Bas, renfermait l'un des principaux obstacles, ne peut plus aujourd'hui donner matière à difficulté ; elle a été résolue en faveur du canal par le génie militaire et le département de la guerre ; il y a à cet égard décision des juges compétents ;

2° Les craintes de la députation des États de la Flandre occidentale sur une dérivation possible des eaux de l'Escaut par le territoire français, au moyen du canal de l'Espierre, doivent disparaître en présence des explications données à cet égard par l'ingénieur Wolters et par la chambre de commerce de Mons (*Annexe* n° 18) ;

3° La clause de rachat à insérer au cahier des charges répond à une partie des observations de la commission déléguée par le comité de conservation de la Flandre orientale, en ce qu'elle permet au gouvernement de s'emparer du canal, s'il est un jour constaté qu'il peut être une source abondante de produits pour le trésor, ou si le gouvernement le croit utile pour prévenir le déplacement de la navigation des canaux belges dans les eaux françaises. Le rachat, prime comprise, n'exigerait qu'une somme de fr. 1,320,000, dans la supposition que l'exécution s'accorde avec les détails estimatifs. Cette somme n'est pas assez élevée pour rendre le rachat difficile ou impossible. Les revenus dont l'État entrerait en jouissance, dans l'hypothèse susindiquée, seraient d'ailleurs une large compensation à ce sacrifice ; l'opération se résumerait en un placement à gros intérêt. Le gouvernement aurait aussi la faculté de réadjuger la concession à un taux de péage moindre en mettant l'indemnité de rachat à la charge du nouveau concessionnaire.

§ 4.

VOIES EN CONCURRENCE POUR LE TRANSPORT DES CHARBONS DE MONS AU CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD : LA SCARPE, LES CANAUX DE L'ESPIERRE ET DE ROUBAIX, LE CANAL DE COURTRAY ; LE CHEMIN DE FER DE TOURNAY VERS LILLE ET COURTRAY.

Canaux en concurrence.

L'ingénieur Wolters, en examinant dans son rapport du 2 octobre 1835 (*Annexe* n° 35), la question de savoir quelles facilités le canal de Bossuyt à

Digitized by Google

Courtray pourrait donner, pour le transport des houilles de Mons vers Lille, a été amené à faire le relevé des distances, des droits de navigation et des frais de halage par la voie du canal de Courtray, et par la voie existante de la Scarpe, qu'il a prise pour point de comparaison.

La question également traitée par lui, de savoir si le canal de Roubaix fera perdre à la Belgique sa navigation charbonnière par Bruges et Ostende vers Dunkerque, l'a conduit à faire un même relevé pour la voie des canaux de l'Espierre et de Roubaix, jusqu'à l'embouchure de ce dernier canal dans la Deule à Marquette; et, comme l'on peut, par les données mêmes de son travail, compléter les indications pour le trajet de Marquette à Lille, il est possible de mettre en présence les chiffres d'un même ingénieur, pour les distances et frais de transport des charbons de Mons à Lille, par les trois voies de la Scarpe, des canaux de l'Espierre et de Roubaix, et du canal de Courtray.

L'ingénieur Wolters a pris pour point de départ, non Mons, mais Mortagne sur l'Escaut, qu'il a considéré comme un point commun à toutes les directions, à cause des dispositions des lois de douanes qui obligeaient au passage par Condé. Quoique la dernière ordonnance française sur les houilles semble permettre une entrée directe par le canal de l'Espierre, nous pensons que le point commun de Mortagne peut être conservé, même à l'égard de ce dernier canal, parce que, généralement, le tarif du canal d'Antoing déterminera le batelier en destination de la voie de l'Espierre, à passer par Condé et Mortagne.

Une dernière observation préliminaire sur le travail de M. Wolters, c'est que les indications de ses tableaux ne font connaître que les frais de deux catégories, savoir : les droits de navigation et les frais de halage, et qu'elles ont été établies dans l'hypothèse de l'emploi de bateaux de 130 tonneaux; il peut donc se faire que, d'une part, certains frais accessoires négligés par M. Wolters, et qui ne seraient pas les mêmes dans les trois directions, et, d'autre part, la possibilité d'employer, par telle direction, des bateaux de plus de 130 tonneaux, soient la cause de différences inconciliables avec un calcul rigoureux.

Sous le rapport des distances, la voie de l'Espierre est celle que les tableaux de l'ingénieur Wolters indiquent comme la plus courte; la voie de la Scarpe tient le milieu, celle du canal de Courtray est la plus longue.

Trajet de Mortagne à Lille par le canal de l'Espierre.

De Mortagne à Espierres	mètres	37,800	(1)
Canaux de l'Espierre et de Roubaix		27,665	(1)
De Marquette à Lille		4,000	(2)
		69,465	

Trajet de Mortagne à Lille par la Scarpe.

La Scarpe, de Mortagne à Douay	mètres	40,349	(3)
La Haute-Deule, de Douay à Lille.		47,000	(3)
		87,349	

(1) Wolters, tableau n° 5.

(2) Wolters, tableaux n°s 2 et 5. Deulemont à Lille — Deulemont à Marquette = Marquette à Lille, ou bien 16,089 — 12,089 = 4,000.

(3) Wolters, tableau n° 1.

Digitized by Google

Trajet de Mortagne à Lille, par le canal de Courtray.

Escaut, de Mortagne à Bossuyt . mètres	43,800	(Tabl. nº 4.)
Canal de Bossuyt à Courtray	16,700	(Tabl. nº 2.)
Lys, de Courtray à Menin	13,300	
Lys, de Menin à Deulemont.	21,000	
Deule, de Deulemont à Lille.	16,089	
	110,889	

Sous le rapport des distances, la voie projetée de Roubaix aurait donc un avantage de 17,884 mètres, soit 3 $\frac{1}{2}$ lieues, sur la voie existante de la Scarpe.

La voie projetée de Courtray serait au contraire moins avantageuse que la voie existante de la Scarpe, à cause d'un parcours en plus de 23,540 mètres, soit 4$\frac{7}{10}$ lieues.

Si, au contraire, on compare les deux voies en projet, par rapport au marché de Lille, l'on trouve que celle de Roubaix l'emporte sur celle de Courtray, par une économie dans le trajet de 41,424 mètres, un peu plus de 8 lieues.

La comparaison sous le rapport des frais, conduit à classer les trois voies dans un ordre différent.

On en jugera par les chiffres de l'ingénieur Wolters, que nous reproduisons ci-après, sauf modification en ce qui concerne les péages. L'ingénieur avait fait ses calculs dans la supposition d'un péage de 25 centimes au tonneau, tant pour les deux canaux de l'Espierre et de Roubaix, que pour le canal de Courtray. Aujourd'hui qu'il s'agit d'une enquête sur les canaux projetés, enquête dans laquelle les péages demandés constitueront l'un des principaux objets de la discussion, il nous paraît indispensable de remplacer les chiffres de supposition de l'ingénieur, d'une part, par le péage du canal de Roubaix, tel qu'il résulte de la loi du 9 juillet 1836, et par le péage demandé par le sieur F. Corbisier pour le canal de l'Espierre, soit. . . . . fr. 1 20
et 1 50
2 70

D'autre part, par le péage demandé par le sieur Verrue-Lafrancq, pour le canal de Courtray, soit. . . . . fr. 2 25

Frais de Mortagne à Lille, par le canal de l'Espierre, pour un bateau jaugeant 130 *tonneaux.*

Tableau nº 5.	Droits à Antoing et Tournay	fr.	5 50
Droits réels substitués au droit supposé par l'ingénieur Wolters.	Droits du canal de l'Espierre		195 00
	Droits du canal de Roubaix		156 00
	Droits de la Deule, de Marquette à Lille. .		5 20
Tableau nº 5.	Deux compagnons de Mortagne à Espierres.		27 00
	A reporter.	fr.	388 70

Digitized by Google

	Report	fr.	388 70
Tableau n° 5.	Descendage à Antoing.		2 50
	Traverse de Tournay		2 50
	Halage d'Espierres à Marquette.		10 00
	Halage de Marquette à Lille		3 00
			406 70
	Soit par tonneau		3 13

Frais de Mortagne à Lille, par la Scarpe, pour un bateau jaugeant 130 *tonneaux.*

Droits de navigation sur la Scarpe (1).		fr.	53 30
Id. id. sur la Haute-Deule (2)			48 88
Halage de Mortagne au fort de Scarpe			15 00
Id. de Douai à Lille			15 00
			132 18
	Soit par tonneau		1 01

Frais de Mortagne à Lille, par le canal de Courtray, pour un bateau jaugeant 130 *tonneaux.*

Tableau n° 5.	Droits à Antoing et Tournay	fr.	5 50
	Droits du canal de Courtray (3)		292 50
Tableau n° 2.	Droits à Menin		6 34
Id.	Droits à Comines		6 34
Tableau n° 5.	Droits sur la Basse-Deule, de Deulemont à Lille.		16 64
Id.	Deux compagnons de Mortagne à Bossuyt (supposé comme pour Espierres)		27 00
	Descendage à Antoing		2 50
	Traverse de Tournay		2 50
	Id. de Courtray		2 00
	Id. de Menin		2 00
	Id. de Wervicq		1 00
	Id. de Comines		2 00
Tableau n° 2.	Halage de Bossuyt à Courtray		7 00
Id.	Id. de Courtray à Menin		9 00
Id.	Id. de Menin à Comines		12 00
Id.	Id. de Comines à Deulemont		12 00
	Id. de Deulemont à Lille		15 00
			421 32
	Soit par tonneau	fr.	3 24

(1) Concession accordée par ordonnance royale du 11 avril 1835. (*Annexe* n° 36.)

(2) Concession accordée par ordonnance royale du 16 septembre 1825. (*Annexe* n° 37.) Pour la Deule, comme pour la Scarpe, les péages précédemment établis ont été suspendus pour toute la durée de la concession. On ne perçoit donc d'autres droits que ceux résultant de la concession.

(3) Fr. 2,25 × 130, conformément à la demande de M. Verrue Lafrancq.

Digitized by Google

Ces chiffres portent à croire que, des trois voies, la moins chère de beaucoup serait celle de la Scarpe, et qu'entre les deux voies de Roubaix et de Courtray, la différence serait peu sensible, l'avantage restant cependant à la voie de Roubaix.

Les frais seraient par tonneau :

Par la Scarpe	fr. 1 01
Par Roubaix	3 13
Par Courtray	3 24

La Scarpe aurait donc un avantage de fr. 2-12 sur le canal de Roubaix et de fr. 2-23 sur le canal de Courtray.

L'ingénieur Wolters avait prévu, avec raison, que la concurrence entre les différentes voies amènerait fréquemment les concessionnaires à accorder de forts rabais sur leurs péages respectifs, et c'est cette considération qui l'avait porté à n'évaluer qu'à 25 centimes le péage des canaux de l'Espierre et de Roubaix et celui du canal de Courtray.

La comparaison des chiffres ci-dessus indiqués fait voir que ces rabais devraient être considérables pour abaisser les frais des voies de Roubaix et de Courtray au niveau de ceux de la voie de la Scarpe.

Par le canal de Courtray, voie plus longue que celle de la Scarpe de 4 à 5 lieues, une réduction de fr. 2-23, qui ne laisserait subsister qu'un péage effectif de 2 centimes, serait nécessaire pour abaisser les frais au niveau de ceux de la Scarpe; et cependant cette réduction, toute énorme qu'elle paraisse, ne produirait le plus souvent, aucun effet, à cause du trajet en plus. D'où il faut conclure que le canal de Courtray, fût-il même gratuit, il pourrait se faire que la Scarpe conservât encore la préférence.

Les canaux de l'Espierre et de Roubaix seraient mieux en position d'offrir un rabais qui n'allât pas jusqu'à annihiler la recette, car, cette voie étant plus courte que celle de la Scarpe, de 3 à 4 lieues, elle pourrait obtenir la préférence, même à frais légèrement supérieurs, fr. 1-10 par exemple; dans ce cas le rabais devrait être de fr. 2-03, et comme les péages réunis des deux canaux s'élèvent à fr. 2-70, il resterait encore un péage effectif de 67 centimes à partager entre les deux concessions.

Ce résultat de la combinaison des données du travail de l'ingénieur Wolters ne peut manquer de fixer l'attention de la commission d'enquête. Si, en effet, il était entièrement constaté que le canal de Bossuyt à Courtray ne peut donner des facilités nouvelles pour le transport des houilles du Borinage vers le centre du département du Nord, qu'au contraire cette voie serait moins avantageuse que celle de la Scarpe, que l'on pratique aujourd'hui, et que les concessionnaires du canal de Courtray seraient dans l'impuissance d'offrir jamais un rabais assez fort pour faire contre-poids aux avantages de la voie de la Scarpe, les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray ne pourraient refuser de reconnaître que la jonction de l'Escaut à la Lys n'est pas, pour le Hainaut, un équivalent du canal de l'Espierre, et que le canal de jonction n'est pas même en concurrence avec celui de l'Espierre, au moins pour les trans-

Digitized by Google

ports vers Lille et Roubaix, d'où il suivrait que le rejet du canal de l'Espierre ne serait nullement la condition *sine quâ non* de l'exécution du canal de jonction.

Dans le parallèle que nous avons fait, d'après le travail de l'ingénieur Wolters, des trois voies de la Scarpe, des canaux de l'Espierre et de Roubaix, et du canal de Bossuyt à Courtray, nous avons toujours considéré Lille comme le point de destination des charbons de Mons, parce que cette ville est le point central et le plus important du département du Nord.

Les résultats que nous avons indiqués se modifient nécessairement, à l'avantage du canal de l'Espierre et au désavantage du canal de Courtray, lorsqu'on prend Roubaix comme point de destination (1).

Concurrence des chemins de fer.

Les chemins de fer, décrétés le 26 mai 1837, peuvent aussi être considérés comme des voies en concurrence avec le canal de Courtray, la Scarpe et les canaux de l'Espierre et de Roubaix, en ce qu'ils établissent une double jonction de l'Escaut à la Lys et de l'Escaut à la Deule, au moyen de l'embranchement de Tournay, se réunissant vers Mouscron à la route de Gand à Lille.

Dans leur rapport du 1er mai 1837, communiqué à la Chambre des Représentants le 8 du même mois, MM. Simons et De Ridder ont signalé les avantages de cette double jonction, même pour le transport des matières pondéreuses.

Nous croyons utile de reproduire les passages suivants de ce rapport :

« Pour rendre la route de Gand à la frontière de France aussi productive » qu'utile, et pour ne laisser aucun doute sur la faculté de pouvoir amortir » dans un court espace de temps, les capitaux nécessaires à son établissement, » il est indispensable d'y attirer, par un embranchement sur Tournay, les » productions minérales de la province du Hainaut, les provenances de l'Escaut » supérieur et aussi les apports de cette ville manufacturière d'une population » de près de 30,000 ames, dont le commerce avec Lille, Roubaix et la fron- » tière est d'une grande importance.

» Cet embranchement réunissant ainsi l'Escaut et la Lys, près de la fron- » tière, communication si vivement désirée depuis nombre d'années, les besoins

---

(1) *Distances de Mortagne à Roubaix.*

PAR L'ESPIERRE.		PAR COURTRAY.	
Escaut, de Mortagne à Espierres.... mèt.	37,800	Escaut, de Mortagne à Bossuyt..... mèt.	43,800
Canal de l'Espierre.....	8,550	Canal de Bossuyt à Courtray.....	16,700
Canal de Roubaix, de la frontière à Roubaix.....	5,325	Lys, de Courtray à Deulemont.....	34,300
	51,675	Deule, de Deulemont à Marquette.....	12,089
		Canal de Roubaix, de Marquette à Roubaix.	13,890
			120,779
Par l'Espierre.....			51,675
Distance en moins par l'Espierre.....			69,104
Au lieu de la distance en moins de.....			41,424
que l'on trouve en prenant Lille comme point de destination. (*Voir* p. 27.)			27,680

La différence, quant aux frais, s'accroît aussi en faveur du canal de l'Espierre, principalement à cause des droits du canal de Roubaix sur 13,890 mètres, qu'il faut acquitter, en prenant par Courtray, et que l'on économise par l'Espierre.

Digitized by Google

» de ces deux rivières s'approvisionneront maintenant, avec une égale facilité, » des houilles, des pierres, chaux, fers, etc., dont la presque totalité de ces » produits est astreinte aujourd'hui à descendre l'Escaut jusqu'à Gand, pour » remonter ensuite, à grands frais, le cours sinueux de la Lys, avantage immense » que l'on n'aurait point obtenu sans une grande augmentation de dépenses, » si le tracé de la route principale eût été assis dans le bassin de l'Escaut. »

De Tournay à Courtray, le trajet serait, d'après le rapport cité de MM. Simons et De Ridder, de 32 kilomètres.

Si l'on applique à cette distance le péage de 7 centimes par kilomètre et par tonneau, proposé dans le même rapport, pour les matières pondéreuses, l'on trouve que les charbons seraient transportés, de Tournay à Courtray, à raison de fr. 2-24 par tonneau, c'est-à-dire pour une somme inférieure d'un centime au péage demandé par M. Verrue pour le canal de Bossuyt à Courtray.

Aux fr. 2-24, coût du transport par le chemin de fer, viendraient nécessairement se joindre les frais du transbordement du bateau dans les waggons et la perte résultant de ce transbordement.

Par contre, aux fr. 2-25, montant du péage du canal de Bossuyt, il faudrait joindre certains frais accessoires, tels que ceux de la navigation de Tournay à Bossuyt, le halage sur le canal de jonction, le retour du bateau vide, etc.

De Tournay à Lille, par le chemin de fer, le trajet serait de 34 kilomètres environ.

Dans la supposition de l'adoption du péage de 7 centimes par kilomètre, proposé par MM. Simons et de Ridder, ce trajet reviendrait, pour les houilles, à fr. 2-38 par tonneau. Si l'on ajoute à cette somme les frais du trajet par eau de Mortagne à Tournay, soit 25 centimes (1), on arrive déjà à une dépense de fr. 2-63 pour le trajet de Mortagne à Lille, non compris les frais et la perte résultant du transbordement. Par la Scarpe, le même trajet de Mortagne à Lille se fait, d'après l'ingénieur Wolters, à raison de fr. 1-01. On peut donc soutenir qu'il est peu vraisemblable que le chemin de fer de Tournay sur Lille puisse jamais transporter les charbons en destination de Lille, concurremment avec les voies navigables (2).

---

(1) *Frais de Mortagne à Tournay, pour un bateau de* 130 *tonneaux*. (Tableau n° 5 de l'ingénieur Wolters.)

Droits à Antoing et Tournay	fr.	5 50
Deux compagnons de Mortagne à Tournay		22 00
(L'ingénieur Wolters compte fr. 27 jusqu'à Espierres.)		
Descendage à Antoing		2 50
Traverse de Tournay		2 50
	fr.	32 50
Soit par tonneau		» 25

(2) « Nous ne pouvons croire que le gouvernement veuille prêter l'oreille aux suggestions » de quelques négociants de Tournay, qui s'imaginent que, le canal ne se faisant pas, cette » ville deviendra nécessairement l'entrepôt des charbons expédiés pour Lille, Roubaix, » Tourcoing, etc., et qui, débarqués sur les rivages de l'Escaut, seraient ensuite trans-

Digitized by Google

§ 5.

FAITS NOUVEAUX A PRENDRE EN CONSIDÉRATION. — MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LA FRANCE A SON TARIF DE DOUANES.

Le tarif français sur les houilles prévoit l'entrée par mer et par terre.

Il remonte à 1816; il a été successivement modifié en 1835 et 1837.

Ces modifications sont indiquées au tableau suivant, pour ce qui concerne l'entrée par mer.

	DROIT PAR 100 KILOG.	
	NAVIRES FRANÇAIS.	NAVIRES ÉTRANGERS.
Loi du 28 *avril* 1816.		
Droit uniforme	1 00	1 50
Ordonnances du 10 *octobre et du* 28 *décembre* 1835, *ratifiées par la loi du* 2 *juillet* 1836.		
De Dunkerque à St-Malo.	1 00	1 50
De St-Malo aux Sables d'Olonne.	» 60	1 10
Des Sables d'Olonne jusqu'à la frontière d'Espagne et par les ports de la Méditerranée.	» 30	» 30
Ordonnance du 25 *novembre* 1837.		
Des Sables d'Olonne à Dunkerque.	» 50	1 00
Des Sables d'Olonne jusqu'à la frontière d'Espagne et par les ports de la Méditerranée	» 30	» 30

La loi du 28 avril 1816 avait établi un droit uniforme d'un franc par 100 kil. pour tous les ports, sans distinction (1).

Une ordonnance du 10 octobre 1835 réduisit ce droit à 30 centimes, pour la partie des côtes comprise entre les Sables d'Olonne et Bayonne, ainsi que pour les ports de la Méditerranée.

» portés à destination, soit par le chemin de fer projeté, soit par les routes pavées ordinaires.

» S'il ne nous reste que ce moyen de vaincre sur ces places manufacturières la concur-
» rence qui nous attaque, nous pouvons renoncer pour jamais aux débouchés qu'elles nous
» ont ouverts jusqu'ici.

» *Les frais de mise à terre, de chargement, de commission, etc., viendraient rendre notre*
» *position plus fâcheuse qu'elle ne l'est aujourd'hui, et nos charbons, naturellement si friables,*
» *n'arriveraient plus qu'en poussière au foyer du consommateur :* mieux vaudrait nous en tenir
» toujours à la navigation de la Scarpe et de la Sensée. »

(*Pétition des exploitants du couchant de Mons, du* 19 *mai* 1838, Annexe n° 33.)

(1) Nous faisons abstraction du droit différentiel dont sont frappés les navires étrangers.

Digitized by Google

Sous l'empire de cette ordonnance, le droit restait fixé à un franc pour tout le littoral, depuis les Sables d'Olonne jusqu'à Dunkerque, et ce par application de la loi de 1816.

Le droit était donc de 30 centimes ou d'un franc, d'après la situation des ports.

Vint ensuite l'ordonnance du 28 décembre 1835, établissant un droit de 60 centimes à partir des sables d'Olonne jusqu'à St-Malo.

Le droit s'est alors trouvé être d'un franc, depuis Dunkerque jusqu'à St-Malo, de 60 centimes de St-Malo aux Sables d'Olonne, et de 30 centimes des Sables d'Olonne à Bayonne.

Les deux ordonnances de 1835 ont été ratifiées par une loi du 2 juillet 1836.

L'ordonnance du 25 novembre 1837 a conservé le droit de 30 centimes à partir des Sables d'Olonne jusqu'à la frontière d'Espagne et pour les ports de la Méditerranée; mais elle a abaissé à 50 centimes le droit de 60 centimes précédemment exigible des Sables d'Olonne à St-Malo, et également à 50 cent. le droit d'un franc, qui avait été perçu jusqu'alors entre St-Malo et Dunkerque.

Cette ordonnance ramène donc le droit par mer à deux catégories, savoir : 30 centimes des Sables d'Olonne à Bayonne, et 50 centimes des Sables d'Olonne à Dunkerque. (*Voir* les lois et ordonnances citées, *Annexe* n° 39.)

Ces modifications opérées par la France dans son tarif de douanes n'ont pu manquer de restreindre l'exportation des houilles du Borinage : un mémoire publié par les exploitants de cette localité le 19 mai dernier (*Annexe* n° 33), atteste que les ordonnances de 1835 ont eu pour résultat immédiat d'exclure les charbons belges des ports de la Bretagne et de faire arriver sur les marchés de Rouen et des autres villes de la Basse-Seine les houilles anglaises en concurrence avec les leurs.

L'ordonnance de 1837 a eu une influence plus marquée; elle a rendu considérables les arrivages de charbons anglais par le port de Dunkerque; l'abaissement du droit, d'un franc à 50 centimes, équivaut à une prime de 5 fr. par tonneau de 1,000 kilog. Il n'est donc pas étonnant que les charbons belges aient perdu, en majeure partie, le marché de Dunkerque par la concurrence des charbons anglais.

Dans cet état des choses, l'une des grandes objections faites au canal de l'Espierre, perd beaucoup de son importance; la navigation charbonnière vers Dunkerque étant annulée de fait, il est sans intérêt actuel de discuter si le canal de l'Espierre tend à la détourner sur le sol français, au détriment des canaux des Flandres.

Un retour aux dispositions de douanes précédemment en vigueur serait nécessaire pour rétablir la navigation vers Dunkerque.

D'autre part, les modifications au tarif de douanes, en restreignant le marché français pour les charbons belges, ajoutent beaucoup de poids aux considérations que les extracteurs du Hainaut font valoir depuis long-temps, à l'effet

Digitized by Google

d'obtenir des communications nouvelles, qui leur permettent d'atteindre, à moindres frais, certains centres de consommation.

DROITS PAR TERRE.

Nous ne ferons mention de ces droits qu'en ce qui concerne la partie des frontières accessible aux charbons du Hainaut.

Le tableau suivant les fait connaître, avec les modifications qui y ont été apportées depuis 1816 :

Loi du 28 *avril* 1816.

	Droit par 100 kilog.
De la mer à Baisieux	» 60
Autres frontières	» 30

Ordonnance de 1835 *ratifiée par la loi du* 2 *juillet* 1836.

De la mer à Halluin	» 60
D'Halluin à Baisieux, sous condition, pour les houilles entrant par des canaux, qu'elles auront été acquittées d'avance au bureau de Condé	» 30
Autres frontières	» 30

Ordonnance de 1837.

De la mer à Halluin	» 50
Autres frontières	» 15

(*Voir* les lois et ordonnances citées, *Annexe* n° 39.)

La loi de 1816, en imposant d'un double droit l'entrée des charbons par terre, de la mer à Baisieux, obligeait les bateaux en destination de Dunkerque ou de la Haute-Lys, à entrer en France par Condé, sauf à transiter ensuite par la Belgique, en descendant l'Escaut, de Mortagne à Gand, et en poursuivant leur route, soit par la Lys, soit par les canaux des Flandres, de Gand à Bruges et à Ostende.

Les ordonnances de 1835, ratifiées par la loi du 2 juillet 1836, ont conservé les bases du tarif de 1816, c'est-à-dire les deux droits de 60 et de 30 centimes; seulement elles ont étendu le droit de 30 centimes à la partie de frontières comprise entre Baisieux et Halluin, mais *à la condition du passage par Condé.*

L'ordonnance de 1837 a conservé à la même section de frontières le bénéfice du moindre droit, mais sans reproduire la condition du passage par Condé.

Elle a en outre réduit le droit à 50 centimes, de la mer à Halluin, et à 15 centimes, à l'Est d'Halluin.

Sous l'empire du tarif de 1816, les deux lignes de l'Escaut à la Deule par Roubaix, et de l'Escaut à la Lys, se trouvaient dans la même position relativement aux droits d'entrée sur les houilles; pour l'une comme pour l'autre ligne, aboutissant toutes deux à la frontière entre Baisieux et la mer, il y avait obligation de payer le droit de 60 centimes, ou de transiter par Condé.

Digitized by Google

Les ordonnances de 1835 paraissent, au premier abord, détruire cette égalité de position, en tant qu'elles étendent le régime du moindre droit de Baisieux à Halluin (1).

Mais il est à observer qu'elles n'accordent cet avantage qu'à la condition de transiter par Condé, et que, déjà sous le régime antérieur, par le fait seul de ce transit, le batelier s'affranchissait du paiement du droit le plus élevé, lors même que, pour atteindre sa destination, il devait franchir une seconde fois la frontière, sur un point compris entre Baisieux et la mer.

L'ordonnance de 1837, au contraire, dans la supposition qu'elle soit ratifiée par les Chambres, sans modification, par l'adoption du projet de loi présenté le 22 mai 1838 (*Annexe* n° 39), aura changé la condition des deux canaux, canaux, en n'imposant, à l'Est d'Halluin, qu'un droit de 15 centimes, sans obligation du passage par Condé.

On pourrait donc, si le régime de l'ordonnance de 1837 devenait définitif, entrer directement en France par le canal de l'Espierre, tandis que les bateliers, qui voudraient faire usage du canal de Bossuyt à Courtray, seraient dans l'obligation de transiter par Condé, pour s'affranchir du paiement du droit le plus élevé.

Sous ce rapport, le canal de Bossuyt à Courtray n'ajouterait rien à la navigation ni aux produits du canal d'Antoing (2), tandis que le canal de l'Espierre pourrait y déterminer une augmentation de tonnage, dans des circonstances données.

Nous disons *dans des circonstances données*, parce que le tarif du canal d'Antoing fera souvent préférer le passage par Condé.

Le péage du canal d'Antoing est établi par tonneau, à raison de fr. 0,1481 sur le tonnage et fr. 0,4444 sur le chargement, ce qui correspond à fr. 0,5925.

En passant par Condé, on paie :

Sur la partie française du canal de Condé. . . . . fr.	0,03	
A l'écluse de Gœulzin	0,12	
Id. de Rodignies.	0,18	
Sur l'Escaut entre Condé et Mortagne.	0,0418	
Ensemble.		0,3718
Différence en faveur du passage par Condé.		0,2207

(1) Le canal de l'Espierre doit aboutir à la frontière entre Baisieux et Halluin, tandis que la Lys, dans laquelle déboucherait le canal de Bossuyt à Courtray, coupe la frontière entre Halluin et la mer.

(2) Un arrêté de la députation des États du Hainaut, du 8 décembre 1827, approuvé par arrêté royal du 20 du même mois, dispense du paiement des droits dus pour le canal d'Antoing, tout batelier qui, après avoir navigué dans le canal de Mons à Condé, emprunte le territoire étranger pour rentrer en Belgique par l'Escaut, pourvu qu'il justifie que son chargement est en destination du territoire étranger, par l'un des canaux ou rivières qui y aboutissent, depuis la route de Tournay à Lille jusqu'à la mer. (*Voir* cet arrêté, *Annexe* n° 40, pag. 156.)

Digitized by Google

Cette différence sera généralement suffisante pour déterminer le batelier à passer par Condé, nonobstant la pluslongueur par cette voie. Il faudrait un encombrement de bateaux à Condé, ou quelqu'autre circonstance de ce genre pour lui faire préférer la voie d'Antoing.

Par une réduction du tarif du canal d'Antoing, applicable aux bateaux en destination de la France, le gouvernement pourrait, le cas échéant, déterminer une préférence en faveur de ce canal.

§ 6.

QUESTIONS.

Dans une aussi vaste controverse, on ne peut prétendre poser toutes les questions; les points principaux à discuter par la commission d'enquête, semblent être les suivants:

1re PARTIE. — *Jonction de l'Escaut et de la Lys.*

1° Une voie de jonction de l'Escaut et de la Lys est-elle nécessaire?

2° La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle pas la jonction inutile?

3° Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouscron (1)?

4° Si, nonobstant la communication par chemins de fer, un canal de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze, ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence (2)?

---

(1) L'on a vu (pag. 31) que, dans la supposition de l'adoption d'un péage de 7 centimes par tonneau et par kilomètre, le charbon pourrait être transporté, de Tournay à Courtray par Mouscron, pour fr. 2-24, somme inférieure d'un centime au péage demandé pour le canal de Bossuyt à Courtray.

Pour résoudre la question il importe donc d'examiner:

1° Si un péage de 7 centimes par tonneau et par kilomètre serait suffisant;

2° A combien s'élèveraient les frais et la perte du transbordement qui devrait avoir lieu à Tournay.

Ces deux points étant déterminés, il devient facile de décider si le chemin de fer peut remplacer le canal.

(2) On a vu (pag. 13 et 15), qu'abstraction faite des péages, le canal de Bossuyt aurait une utilité triple de celle du canal d'Eeke, et que, pour les bateaux vides, la différence entre les péages des deux voies, serait trop minime (3 à 4 centimes), pour que la préférence ne dût pas être acquise au canal de Bossuyt.

Pour les bateaux à charge, les péages de la voie de Bossuyt, excéderaient de 80 centimes ceux de la voie d'Eeke. Si cette différence est balancée par les frais inhérents aux 16 lieues de détour de la voie d'Eeke, il sera évident que le canal de Bossuyt est préférable à tous égards.

La commission d'enquête devra donc faire le parallèle des 80 centimes à payer en plus par Bossuyt, avec les frais du détour par Eeke.

Digitized by Google

5° Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt ?

6° En cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de canaliser l'Escaut et la Lys, conformément au projet de l'inspecteur Vifquain du 24 décembre 1835, ou bien l'utilité publique n'existerait-elle plus que pour la canalisation d'une seule des rivières, sans faire aucun ouvrage sur l'autre, ou pour la canalisation de l'une des rivières avec travaux partiels sur l'autre ?

2e PARTIE. — *Voies de communication vers le centre du département du Nord.*

1° Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire (1) ?

2° En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille (2) ?

3° Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray ?

4° Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray (3) ?

5° Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second ?

6° Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray ?

7° Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-

---

(1) Cette question en comprend d'autres et notamment celle-ci : Jusqu'à quel point doit-on prendre en considération l'abaissement du tarif français, sur les houilles importées par mer ?

(2) Ici, comme pour les transports sur Courtray, se présente la question des frais et de la perte à résulter du transbordement qui devrait avoir lieu à Tournay.

On peut soutenir de plus que le chemin de fer, dût son péage ne pas s'élever au-dessus de 7 centimes par tonneau et par kilomètre, ne pourrait servir au transport des matières pondéreuses vers Lille, à cause de la concurrence de la Scarpe. (*Voir* ce qui a été dit pag. 31.)

(3) Les questions nos 3 et 4 ne peuvent être bien résolues qu'autant que les frais de la navigation de la Scarpe soient exactement constatés. Il paraît donc essentiel que la commission d'enquête s'attache à vérifier et à compléter les indications données dans *l'exposé*.

Digitized by Google

il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement ?

8° Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène en permettant de fournir le combustible aux usines françaises au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique ?

9° Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises ?

10° Ce danger fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835 ?

Telles sont les principales questions qui, impartialement acceptées, mûrement examinées, contribueront sans doute à fixer l'opinion du gouvernement dans cette grande discussion.

FIN DE L'EXPOSÉ.

Digitized by Google

ANNEXES.

CANAL DE BOSSUYT A COURTRAY.

N° 1.

Extraits du mémoire sur les projets de jonction de la Haine à la mer du Nord, par la chambre de commerce d'Ypres, en date du 7 octobre 1834 (1).

NAVIGATION ACTUELLE DU HAINAUT VERS LE DÉPARTEMENT DU NORD.

Cette navigation consiste en deux branches principales, savoir : vers l'arrondissement de Lille et le port de Dunkerque.

Pour atteindre l'arrondissement de Lille les transports n'ont qu'une seule route à suivre ; ils se dirigent par le canal de *Mons à Condé, l'Escaut, la Scarpe et la Haute-Deule.* On pourrait remonter l'Escaut et gagner le canal de la Sensée ou prendre le canal de Pommerœul, mais, dans l'un et l'autre cas, on prolongerait la navigation et on aurait à remonter l'Escaut (2).

Pour atteindre Dunkerque, les transports ont plusieurs routes ; nous n'indiquerons que les deux principales, savoir :

1° Pour la navigation à petites sections, par le canal *de Mons à Condé* (2), *l'Escaut, la Scarpe, la Haute-Deule,* le canal *de la Bassée,* le canal *d'Aire à St-Omer,* et de là par les canaux *de la Colme et de Bergues* ou par le canal *de Bourbourg.*

2° Pour la navigation à grandes sections : par le canal de *Mons à Condé* (3), *l'Escaut* jusqu'à *Gand,* les canaux de *Bruges,* d'*Ostende,* de *Nieuport* et de *Furnes.*

La carte jointe au présent mémoire donne les différents tirants d'eau de ces lignes de navigation ; la grande différence qui existe entre ceux des rivières et canaux des Flandres, et ceux des rivières et canaux du département du Nord en faveur des premiers, est cause qu'en effet les transports de Mons à Dunkerque ne suivent en général *à charge* que la route des Flandres, pour retourner *à vide* par celles de France.

NAVIGATION DU HAINAUT VERS LES FLANDRES.

Les bateaux, quelle que soit leur destination dans les Flandres, suivent les canaux de la *Haine* et de *Pommerœul* pour descendre l'*Escaut* jusqu'à *Gand ;* là, ceux en destination des places situées le long de la Lys, remontent cette rivière, et ceux pour Bruges, Ostende, Nieuport, Furnes, Dixmude, Ypres, et places intermédiaires, suivent les canaux auxquels ces villes ont donné leur nom ; pour les premières places, ils peuvent prendre 2 mètres d'eau (4), et pour les quatre dernières $1^{m},60$. Dans les deux projets de jonction qui nous occupent, soit de la réunion de l'Escaut à la Deule par Roubaix, soit de celle de l'Escaut à la Lys, le premier commençant à Warcoing, l'autre à Bossuyt, deux points sur l'Escaut peu éloignés l'un de l'autre, nous n'aurons à établir aucuns calculs de journées et de frais de navigation, ni sur les canaux de la Haine et de Pommerœul, ni sur la descente de l'Escaut jusqu'à Warcoing ou Bossuyt.

---

(1) Ce mémoire a été imprimé, in-4°, 64 pages, 1834.

(2) Voyez la carte.

(3) Nous n'indiquerons nullement le canal de Pommerœul, parce que, dans la première ligne navigable, il faudrait remonter l'Escaut jusqu'à l'embouchure de la Scarpe, et, dans la seconde, il faudrait entrer en France entre Baisieux et la mer, et par conséquent payer double droit. D'ailleurs il est généralement reconnu que les bateaux partant de Mons pour Dunkerque ne passent jamais par le canal de Pommerœul.

(4) Il faut observer qu'en été la navigation de la Lys entre Gand et Courtray offre souvent de grandes difficultés à cause des bas-fonds.

Digitized by Google

Les retours à vide de toutes les places situées le long de la Lys, et même quelquefois de Gand, se font en remontant *la Lys*, *la Basse* et *Haute-Deule* et descendant *la Scarpe* pour rejoindre les canaux *de la Haine*.

Ceux de Bruges, Ostende, Nieuport, Furnes, Dixmude et Ypres se font en général par *Dunkerque* et les *rivières et canaux de France;* ils sont tous très longs et très dispendieux.

BUT D'UTILITÉ D'UNE NOUVELLE LIGNE NAVIGABLE ENTRE LE HAINAUT ET LA MER DU NORD.

Les exportations par eau du Hainaut, en toutes les directions indiquées, consistent généralement en charbons de terre, et les retours sont presque nuls, parce que la remonte de l'Escaut est si longue et si dispendieuse, que les bateliers préfèrent, en général, retourner par la France et, par conséquent, doivent le faire à vide. Cependant le Hainaut a d'autres exportations à faire : des pierres de taille, de la chaux pour bâtisse et engrais, des cendres fossiles, des fers, des faïences, des verreries, etc., etc. Ces objets se transportent maintenant par terre; l'établissement d'une navigation moins longue et moins coûteuse ferait adopter cette voie, et, en faisant diminuer les prix des transports, en ferait augmenter considérablement la quantité. Le Hainaut aurait encore, en cette hypothèse, des retours à attendre :

1° *De Lille,* des huiles et des tourteaux;

2° *De Dunkerque,* des vins, des eaux-de-vie, des huiles fines;

3° *Des ports de la Flandre,* des bois du Nord, des poissons salés, du sel brut, des marchandises coloniales, des manufactures anglaises;

4° *De l'intérieur de la Flandre,* des céréales, notamment des orges et avoines, du beurre, du foin, des cuirs, du houblon, des graines grasses, des huiles, des perches et chêneaux, du bois de construction, etc., etc.

Il est évident que tous les intérêts, tant ceux des consommateurs que des producteurs, réclament l'exécution d'une navigation qui doit augmenter aussi sensiblement les échanges, accroître la consommation par le rabais des prix qui en sera le résultat et profiter au commerce en général. Nous n'omettrons pas ici un avantage tout spécial et d'une grande importance : les chaux de Tournay se transportent maintenant par chariots. La cherté de ce transport le rend d'autant plus rare; il augmenterait, d'une manière considérable, si une voie moins coûteuse en permettait le transport vers les bruyères de notre arrondissement, que l'abondance de cet engrais ferait mettre en culture, au grand bénéfice des propriétaires, des producteurs de chaux et de l'État.

CANAL DE L'ESCAUT A LA LYS.

Nous avons déjà dit que le capitaine ingénieur en premier C. Alewyn, dans *son rapport sur l'examen de quelques projets pour la réunion de l'Escaut et de la Lys, dans la Flandre occidentale, d'après l'ordre de Son Altesse royale le commissaire général de la guerre,* a non-seulement reconnu la possibilité de la jonction de l'Escaut à la Lys, par des canaux à bief de partage et à ciel ouvert, et qu'il en a tracé trois projets, dans trois différentes directions, savoir : 1° d'Espierres à Menin; 2° d'Escanaffles à Courtray; 3° de Bossuyt à Courtray; cette dernière direction étant la plus courte et devant coûter le moins, est celle que nous avons adoptée; de plus elle a été reconnue et approuvée par la commission supérieure des ponts et chaussées.

Ce canal prend la Lys en aval de Courtray, et rejoint l'Escaut à Bossuyt. En sortant de Courtray, il suit une ligne horizontale s'élevant de 6 à 7 mètres au-dessus de l'étiage d'été de la Lys (1); cette ligne se dirige au nord par la hauteur de Swevegem et s'étend d'abord de la Lys jusqu'au ruisseau de Slype, en passant près d'un moulin mu par ce ruisseau; au-delà,

---

(1) Le plan auquel est rapporté le nivellement, est le niveau de l'étiage actuel d'été de la Lys, lequel est indiqué par la branche horizontale d'une croix en fer attachée au mur du quai au pont de pierres près des *Broel-torens* à Courtray; ce point a été trouvé de 3m,91 au-dessous d'une retraite de la maison d'Escanaffles, qui se trouve indiquée comme point de repère du nivellement de l'ingénieur en chef Vifquain.

Digitized by Google

le terrain s'élève, et l'on remonte une chaîne de collines qui sépare les deux bassins de la Lys à l'Escaut, à partir du moulin déjà mentionné et prenant au sud du *Banhout* en longeant le hameau *le Knocke* à la colline *le Hoogmolen-berg*, et en se dirigeant de là à côté du moulin de Moen vers Bossuyt, on trouve le point culminant, au bas de la colline susdite, à 32m,30 d'élévation au-dessus du plan de comparaison; à partir de ce point, le terrain s'abaisse jusqu'à la hauteur de 10m,53, mais se relève de nouveau au moulin de Moen, où il atteint jusqu'à 19m,42, après quoi il descend jusqu'à l'Escaut, en faisant quelques ondulations. Ce canal a 16,720 mètres de longueur; le bief de partage se trouve à 12m,50 au-dessus du point de comparaison, ou bien à 11m,12 au-dessus de la hauteur de la navigation de l'Escaut; cette hauteur totale est rachetée, du côté de la Lys, par 5 écluses ayant 2m,50 de chute, et, du côté de l'Escaut, par 4 écluses ayant 2m,78 de chute (1).

PROFILS DES DEUX CANAUX.

Comme les canaux de jonction de l'Escaut à la Lys et de celle-ci au canal d'Ypres, sont destinés à recevoir les bateaux qui passent par le canal de Pommerœul, on a adopté le même profil : en conséquence on donnera au fond une largeur de 10 mètres; aux talus jusqu'au chemin de halage une inclinaison de 2 de base sur 1 de hauteur; dans les grands déblais au-dessus du chemin de halage, l'inclinaison des talus sera réduite à 1 $\frac{1}{4}$ de base sur 1 de hauteur. La largeur des chemins de halage sera de 4 mètres au moins; ils ne s'élèveront jamais plus de 3 et jamais moins de 1 mètres au-dessus de la ligne d'eau; la profondeur d'eau sera de 2m,30 sur l'axe et de 2 mètres au pied des talus.

Les écluses et les ponts auront 5m,20 d'ouverture ou de passage, 48 mètres de longueur et une porte au milieu pour économiser l'eau.

DEVIS DU CANAL DE LA LYS A L'ESCAUT.

1° Expropriations (2):		
132 hectares 7,862 centiares avec les bâtiments, arbres, haies etc., qui s'y trouvent, à fl. 1,500-00..... fl.	199,979 30	fr. 421,543 46
2° Terrassements (2):		
Sur toute la longueur du canal..... »	797,113 73	1,687,013 20
3° Écluses (3):		
Sept écluses de 2m,50 à 2m,75 de chute, à fr. 130,000 chaque.... fr.	910,000 00	1,178,000 00
Deux écluses avec ponts tournants, à fr. 134,000..... »	268,000 00	
4° Ponts.		
4 ponts, savoir: sur la route de Courtray à Gand.		
— chaussée de Swevegem à Harlebeek.		
— chemin de Swevegem à Avelgem.		
— chemin de terre de Moen.		
A raison de fr. 10,000 avec maisons de pontonnier..... fr.		40,000
N. B. Les deux ponts sur le chemin de terre de Swevegem à Ootegem et sur la route de Tournay à Audenarde, sont compris dans le prix des écluses nos 4 et 8.		
A reporter..... fr.		3,326,556 66

(1) M. l'ingénieur Alewyn faisait autant de biefs qu'il établissait d'écluses. Pour nous, nous proposons de changer ces biefs, tant sur le versant de l'Escaut, que sur celui de la Lys, de manière à n'avoir que deux stations d'écluses du côté de la Lys, une station d'écluses du coté de l'Escaut, et également une station de machines sur le même versant; de là résulte évidemment économie de premier établissement et économie d'administration; le personnel des éclusiers se réduirait de 9 à 2, et celui des machinistes de 4 à 1.

(2) Pour les expropriations, terrassements et aquéducs, nous suivons les calculs de M. Alewyn; sans doute que le changement que nous apportons au profil, changera les calculs des terrassements, mais ce sera à l'avantage de l'exécution; car, en donnant plus de remblai et par conséquent plus de transport de terres, il donnera économie sur les indemnités à payer pour déposer les terres des grands déblais.

(3) Les mêmes changements de profil changent nécessairement la construction des écluses, ponts et maisons des éclusiers; nous adoptons les prix de MM. les ingénieurs Noël et Wolters.

Digitized by Google

Report.....		3,326,556 66
5° Aquéducs :		
4 aquéducs pour conduire l'eau des ruisseaux dont un par-dessous le canal, à fl. 3,500 chaque..... fl.	14,000 00	
Une éclusette dans le *Slypebeek* avec un aquéduc jusque dans le canal ; portée pour mémoire parce que les frais sont couverts par le produit des eaux..... fl.	» »	
Pour divers aquéducs et conduits pour les eaux des terrains séparés. fl.	15,000 00	
	29,000 00	61,375 66
6° Maisons d'éclusiers :		
2 maisons d'éclusiers près des écluses n^os^ 1 et 2 et celles n^os^ 3, 4 et 5, à fr. 6,000 chaque.....fr.	12,000 00	
Près des écluses n^os^ 6, 7, 8 et 9 les bâtiments des machines contiendront la demeure pour l'éclusier qui, de même, près des écluses n^os^ 3, 4 et 5, pourra desservir le pont..... fr.	» »	12,000 00
7° Machines à vapeur (1) :		
Achat de 3 machines (placées aux écluses n^os^ 6, 7, 8 et 9, servant à élever l'eau de l'Escaut dans le bief de partage), de la force de 26 chevaux chacune, à raison de fr. 24,000..... fr.	72,000 00	
A cette dépense il faut ajouter les frais de transport et de placement des machines, les frais de construction des locaux pour les machines et pour les employés qui les dirigent, et qui feront en même temps fonctions d'éclusiers, enfin les frais de rigoles, conduits et autres accessoires. Nous avons cru devoir mettre, pour tous ces frais, une somme égale au prix d'achat des machines.....fr.	72,000 00	
		144,000 00
		3,543,932 32
8° Dépenses pour remplir le canal (2).....	2,473 06	5,234 00
9° Pour dépenses imprévues, frais d'administration et de conduite des travaux pendant leur exécution, 5 p. °/°.....		177,196 60
10° Pour l'intérêt du capital à y employer, en calculant la durée de l'exécution sur 2 années, à 5 p. °/°.....fr.		177,196 60
		3,903,559 52

Dépenses d'entretien annuel.

1° Entretien des terrassements à ½ p. °/° des frais de construction, soit sur fr. 1,687,013-20..... fr.		8,435 06
2° Entretien des ouvrages d'art, 1 p. °/° des frais de construction, soit sur fr. 1,291,375-66.....		12,913 75
3° Dépenses pour réparation des pertes d'eau, par évaporation, infiltration, et la fente des portes d'écluses..... fl.	2,788 00	5,900 28
4° L'entretien, l'usure ou le remplacement des machines à vapeur et des constructions qui en dépendent, peut être calculé à raison de 5 p. °/° des frais de premier établissement, qui sont de fr. 144,000..... fr.		7,200 00
5° Deux éclusiers à fr. 700 aux écluses n^os^ 1 et 2, et à celles n^os^ 3, 4 et 5.....fr.		1,400 00
6° Quatre gardiens près des ponts isolés à fr. 200..... »		800 00
		36,649 09
Frais imprévus, administration et surveillance, le quart de cette somme .....fr.		9,162 27
	(3) fr.	45,811 36

(1) D'après les calculs des ingénieurs, une machine de la force de 52 chevaux peut élever toute l'eau nécessaire. En pareil cas, M. Alewyn place deux machines de même force, pour que l'une remplace l'autre en cas d'accidents ; M. Wolters en place trois de demi-force, ce qui est bien plus économique, car si l'on n'a besoin que de la demi-quantité d'eau, on peut en faire fonctionner une seule, et on a la troisième pour le remplacement en cas d'accidents ; nous adoptons donc cette méthode.

(2) Les 8, 9 et 10 sont conformes aux calculs des ingénieurs, auteurs des deux projets.

(3) Dans ce détail, on n'a rien compris de ce qui concerne l'emploi des machines à vapeur, parce qu'on a cru devoir répartir ces frais sur le tonnage respectif des bateaux qui fréquenteront le canal ; ces frais se rembourseront par l'imposition à mettre sur la navigation. Les ingénieurs sont d'accord sur les frais d'entretien, terrassements, ouvrages d'art et dépenses pour réparation des pertes d'eau. Pour les traitements des éclusiers et gardiens, et l'entretien des machines à vapeur, nous avons suivi les données de MM. Noël et Wolters, comme plus récentes et par conséquent plus exactes : nous avons déjà dit que, pour les détails, on peut consulter les mémoires déposés en nos archives.

Digitized by Google

DEVIS DU CANAL DE LA LYS AU CANAL D'YPRES.

1° Expropriations :

Hect.	Ares.	Cent.				
1	48	80	Prairies et jardins		fr.	7,900 00
9	63	20	idem et terres 1re classe	à 4,000	»	38,528 00
77	30	60	idem, id. et bois 2e id.	à 3,000	»	231,918 00
10	19	40	idem, id., id. 3e id.	à 2,500	»	25,485 00
18	28	40	Terres, bois taillis 4e id.	à 1,000	»	18,284 00
68	80	00	Bruyère	à 200	»	13,760 00
			4 habitations	1er bief	»	12,000 00
			3 idem et four	2e id	»	8,150 00
			1 maison	3e id	»	2,000 00
			1 idem et grange	4e id	»	4,000 00
			1 habitation et grange	5e id	»	2,000 00
185	»	70	» 40 et 10 habitations		»	363,125 00
			Frais d'expertise, actes, enregistrements, transcriptions, procédures, etc.			36,875 00

2° Terrassements (1):

1,971,280 mètres cubes de terre à déblayer ; évalué à un total de..fr. 1,410,602 92

3° Travaux d'art :

14 écluses de 2m,67 et 2m,70 de chute, avec sas maçonné à fr. 130,000 chaque	fr.	1,820,000 00
5 idem avec pont tournant à fr. 134,000	»	670,000 00
3 maisons d'éclusier à fr. 6,000	»	18,000 00
8 ponts-levis avec têtes en maçonnerie et maison de pontonnier à fr. 10,000	»	80,000 00
6 pontons avec cales d'abordage à fr. 3,000	»	18,000 00
Un déversoir à 3 mètres d'ouverture près du pont-aux-ânes	»	2,500 00
Un syphon d'un mètre d'ouverture et de 40 mètres de longueur	»	4,500 00
30 buses ou aquéducs de 0m,60 d'ouverture à fr. 300	»	9,000 00
		2,622,000 00

4° Frais de premier établissement des machines destinées à l'alimentation du canal (2):

3 machines de la force de 13 chevaux coûteront chacune fr. 13,000, donc ensemble	fr.	39,000 00
3 machines de la force de 20 chevaux, coûteront 18,000		54,000 00
3 id. de la force de 26 id., id. 24,000		72,000 00
		165,000 00
A ces dépenses, il faut ajouter les frais de transport et de placement des machines, les frais de construction des locaux pour les machines et pour les employés qui les dirigent et qui feront en même temps fonctions d'éclusiers; enfin les frais de rigoles, conduits et autres accessoires. Nous avons cru devoir mettre, pour tous ces frais, une somme égale au prix d'achat des machines, ci	fr.	165,000 00
		330,000 00
		4,762,602 92
5° Frais de premier remplissage du canal après la construction	»	2,960 49
6° Pour dépenses imprévues, frais d'administration et de conduite des travaux pendant leur exécution 5 p. °/°	fr.	238,130 10
7° Pour l'intérêt du capital à y employer, en calculant la durée de l'exécution sur 2 années, 5 p. °/°	fr.	238,130 10
Total de la dépense d'établissement	»	5,241,823 61

(1) Les sondes n'ayant indiqué nulle part l'existence de roches ou d'autres couches de difficile déblai, et la nature du terrain n'exigeant aucun épuisement d'eau, il a été facile d'évaluer les travaux de terrassement. Les distances des transports sont prises depuis le centre de gravité du déblai, jusqu'au même centre de remblai, en forçant les fractions de relais, quand il s'en présentait. Les prix de la main-d'œuvre sont un peu plus forts que ceux habituellement payés aux travaux semblables dans la province; on a pensé qu'on ne pouvait réussir à réunir un grand nombre d'ouvriers sur un même point, si on n'augmentait pas un peu le salaire ordinaire.

(2) Le bief de partage traverse une longue chaîne de collines, précisément au point le moins élevé ; les sondes qu'on y a pratiquées sur l'axe du canal, en trois différents points, ont donné de l'eau à une petite profondeur et continuent à en donner en toutes les saisons, de sorte que ces trois trous de sondes sont devenus de véritables fontaines. Que sera-ce quand on y pratiquera une tranchée de 19 mètres de profondeur? Le *Reutel-beek* ou *Chaluwe-beek* que le canal suit depuis sa source, également au point de partage, est aussi très abondant, même tellement que l'ingénieur a dû établir un déversoir au point où le canal quitte son cours, et cependant, dans le devis, nous établissons le nombre de machines nécessaires pour une alimentation complète, en laissant l'économie qui résultera de cette abondance d'eau déjà reconnue, *et qui permettra probablement la suppression entière de ces machines*, comme une chance de bénéfices de plus à l'entreprise.

A la date où nous faisons imprimer cette note, le 30 septembre 1834, quoique, par suite de la longue sécheresse, presque toutes les sources de nos environs soient taries, et presque tous nos ruisseaux à sec, les sondes ci-dessus citées, *continuent à donner de l'eau, et les ruisseaux et puits du plateau du bief de partage en sont abondamment pourvus.*

Digitized by Google

Dépenses d'entretien annuel.

1° L'entretien des terrassements peut être calculé à raison de ½ p. °/₀ des frais de premier établissement qui s'élèvent à fr. 1,410,602 donc.. fr.	7,053 00
2° L'entretien des travaux d'art peut s'élever à 1 p. °/₀ des frais de premier établissement qui sont de fr. 2,622,000, donc.....	26,220 00
3° Remplacement de l'eau perdue par évaporation ou filtration suivant calcul établi.....	3,927 00
4° L'entretien, l'usure ou le remplacement des machines à vapeur et des constructions qui en dépendent, peut être calculé à raison de 5 p. °/₀ des frais de premier établissement qui sont de fr. 330,000, donc.....	16,500 00
Traitement de 3 éclusiers et de 3 aides : les premiers à fr. 700 et les seconds à fr. 400.....	3,300 00
Traitement de 8 pontonniers à fr. 200.....	1,600 00
Traitement de 2 cantonniers à fr. 400.....	800 00
Administration et surveillance.....fr.	15,000 00
	(1)fr. 74,400 00

RÉSUMÉ DES FRAIS D'ÉTABLISSEMENT ET D'ENTRETIEN DES DEUX CANAUX PROPOSÉS.

A. Le canal de Bossuyt à Courtray coûterait	fr.	3,903,559 52
B. Celui de Menin à Ypres coûterait		5,241,823 61
		9,145,383 13
Intérêt annuel à 5 p. °/₀ l'an		457,269 15
Entretien annuel du projet de M. Alewyn		45,811 36
Id. id. M. Wolters.		74,400 00
Donc somme annuelle à couvrir.	fr.	577,480 51

DROITS A IMPOSER SUR LA NAVIGATION.

La nouvelle ligne navigable entre le Haut-Escaut et Lille, Dunkerque et leurs arrondissements, d'une part, Courtray, Menin, et places le long de la Lys, d'autre part, et Ypres, Dixmude, Nieuport, Furnes et environs, d'une troisième part, n'ayant, en aucune direction, pour objet d'ouvrir une nouvelle navigation entre le Hainaut et l'une ou l'autre des destinations ci-indiquées, mais l'amélioration d'une navigation déjà existante, nous devons baser les droits qu'on pourrait établir sur les bateaux qui feraient usage de ces nouveaux canaux, de manière à ne leur occasionner aucuns frais de plus qu'ils n'ent ont, en passant par les routes actuellement existantes.

Nous ne calculons rien pour l'avantage du plus court chemin; nous pensons que cet avantage doit être laissé au batelier, pour qu'il y trouve un motif de préférence pour adopter les nouvelles communications; par conséquent, et d'accord avec M. l'ingénieur Alewyn, qui lui-même avait adopté les prix proposés par M. l'ingénieur De Brock, sauf que pour les retours de Courtray à vide nous adoptons l'opinion de M. l'ingénieur Vifquain, qui, au lieu du demi-droit, n'admet qu'un quart, nous proposerons d'imposer les bateaux qui emprunteront le canal de Bossuyt à Courtray, *par tonneau*, comme suit :

1° En destination pour Courtray, Menin et autres places au-dessus des écluses d'Harlebeek, à raison de 80 cents à charge, soit fr. 1-70, dépense d'alimentation d'eau déduite à 7 centimes (2) . . . . . fr. 1 63

Les mêmes à vide à 20 cents, soit 42 cent., dépense d'alimentation d'eau déduite. 0 35

(1) Dans ce détail on n'a rien compris de ce qui concerne l'emploi des machines à vapeur, parce qu'on a cru devoir répartir ces frais sur le tonnage respectif des bateaux qui fréquenteront le canal; ces frais se rembourseront par l'imposition à mettre sur la navigation.

(2) Dans ses calculs pour établir le coût du remplacement des eaux dépensées aux écluses, M. l'ingénieur Alewyn trouvait 4 cents, mais il calculait sur des machines à basse pression; comme nous nous proposons de n'en établir qu'à haute pression, qui exigent beaucoup moins de combustible, nous sommes fondés à réduire cette dépense de 4 cents à 7 centimes.

Digitized by Google

2° En destination pour Harlebeek et places en dessous, à raison de 35 cents à charge, soit fr. 0-75, dépense d'alimentation d'eau déduite 0 68

Les mêmes à vide, à 15 cents ou fr. 0-32, dépense d'alimentation d'eau déduite. 0 25

3° En destination pour Lille et environs, à raison de 58 cents à charge, soit fr. 1-23, dépense d'alimentation d'eau déduite 1 16

Les mêmes à vide, à 14 ½ cents ou fr. 0-31, dépense d'alimentation d'eau déduite 0 24

Et, pour les bateaux qui suivront le canal de la Lys au canal d'Ypres, nous suivrons les calculs de M. l'ingénieur Wolters qui propose 80 cent. et la dépense d'alimentation à 10 centimes déduite, par tonneau pour les bateaux chargés 0 70

Pour ceux à vide, également par tonneau, la moitié 0 35

Tandis que le même principe, de la nécessité de ne pas charger la navigation nouvelle de plus de frais que celle existante, donnerait pour péage à établir sur les bateaux, tant à charge qu'à vide, en destination d'Ypres, Dixmude, Nieuport, Furnes et Dunkerque, qui passeraient nécessairement par le canal de Bossuyt à Courtray, 42 centimes par tonneau, tant à charge qu'à vide, dépense d'alimentation d'eau déduite. 0 35

Nous croyons inutile de communiquer à nos lecteurs le détail des calculs sur lesquels les ingénieurs se sont basés et que nous avons vérifiés ; il suffira de dire, que tous nous sommes partis de ce point fixe : *que, dans aucun cas, les frais compris, les péages proposés n'excèdent* les frais actuels de la navigation existante et laissent *au moins* le bénéfice du temps aux bateliers (1).

---

(1) D'après des renseignements sur l'exactitude desquels nous pouvons compter, un bateau jaugeant 180 tonneaux, doit coûter, pour frais et droits, depuis Bossuyt jusqu'à Courtray par Gand..... fr. 550 00

Et son retour à vide, par la même direction..... 125 00

Tandis que le retour de Courtray, par les eaux françaises et la Scarpe, ne monte jusqu'à Condé qu'à..... 130 00

Un bateau de 180 tonneaux, depuis Bossuyt jusqu'à Nieuport, coûte au moins..... 300 00

Le retour, depuis Dunkerque jusqu'à Condé par la France..... 185 00

Et par les canaux proposés :

1° Un bateau de 180 tonneaux chargé, coûtera, depuis Bossuyt jusqu'à Courtray, pour halage.... 12 00

Pour péage, 180 tonneaux à 1-70..... 306 00

318 00

Et, pour retourner, en comptant pour halage..... 9 40

Le péage à 42 centimes..... 75 60

85 00

2° Un bateau de 180 tonneaux chargé, coûtera, depuis Bossuyt jusqu'à Nieuport :

Halage de Bossuyt à Courtray..... 12 00

Péage à 42 centimes..... 75 60

Halage de Courtray à Menin..... 15 00

Droits d'écluse à Menin..... 7 20

Halage de Menin à Ypres..... 16 00

Péage à raison de 80 centimes..... 144 00

Écluse de Boesinghe..... 5 40

Halage d'Ypres à Nieuport..... 15 00

Ecluse à Nieuport..... 5 40

294 60

Et, pour le retour, en comptant moitié pour halage et demi-droit d'écluses..... 37 40

Péage sur le canal de la Lys à Ypres, à la moitié..... 72 00

Péage sur celui de Courtray à Bossuyt, droit égal..... 75 60

Fr. 185 00

Tandis que, pour les transports de Mons à Courtray, les bateaux feront facilement *quatre voyages pour un*, pour Ypres *trois pour un* et pour Dunkerque *deux pour un*.

Pour ce qui concerne le droit à établir pour les bateaux en destination pour les places en dessous d'Harlebeek,

Digitized by Google

Nous ferons remarquer aussi que, quant à ce qui concerne particulièrement la navigation, par le canal proposé de Bossuyt à Courtray, des bateaux en destination pour Lille, M. l'ingénieur Alewyn, et nous d'après lui, pour laisser aux consommateurs et aux producteurs tous les avantages qu'ils eussent pu espérer d'une jonction de l'Escaut au canal de Roubaix, n'imposons ces bateaux qu'à un péage de fr. 1-23, au lieu que MM. Corbisier et consorts, dans l'avant-projet du canal de l'Espierre, proposent fr. 1-75, *pour la partie belge seulement*, de sorte que, dans l'hypothèse de cette concession, un bateau de 180 tonneaux supporterait, pour arriver à la partie française du canal, un péage de 315 00

Tandis que, pour arriver à Courtray, il ne paierait que 221 40

Différence. . . . . fr. 93 60

qui compenserait bien le trajet qu'il devrait faire de Courtray à l'embouchure de la Deule, tandis que celui de ce point à Lille serait amplement compensé en évitant le péage à établir sur les parties françaises du canal de Roubaix ; de plus, par Courtray, la navigation se ferait à ciel ouvert, tandis que l'autre exigerait le passage, toujours difficile et désagréable, d'un souterrain ; et, y eût-il une légère différence, quel est le Belge qui ne préférât conserver la navigation à sa patrie, plutôt que d'en gratifier l'étranger ?

PRODUITS ET REVENUS DES CANAUX.

Pour le montant des péages à prélever, nous nous conformerons à ce que nous venons de dire, tandis que, pour les quotités du tonnage, nous nous rapporterons à celles que MM. les ingénieurs Alewyn et Wolters ont admises comme suit :

A. *Pour le premier canal.*

1° En destination pour Courtray et autres lieux situés sur la Lys, au-dessus des écluses d'Harlebeek, tonn. 91,080 à fr. 1-62 . . . . . fr. 148,460 40

Le même tonnage en retour à vide fr. 0-35. . . . . 31,878 00

2° En destination pour Harlebeek, et places en dessous sur la Lys, tonn. 16,200 à fr. 0-68. . . . . 11,016 00

Le même tonnage en retour à vide à fr. 0-25. . . . . 4,050 00

3° En destination pour Lille et autres places qui pourraient être alimentées par le canal projeté de l'Espierre, et calculés, au prix de 58 cents, chargés et le quart à vide, tonn. 124,800 à { fr. 1-16. . . . . 144,768 00 ; 0-24. . . . . 29,952 00

Fr. 370,124 40

B. *Pour le deuxième canal.*

1° Moitié du tonnage expédié annuellement de Mons pour la Flandre occidentale, d'après renseignements de la chambre de commerce de Mons (1). . . . . tonn. 20,880

2° Les bateaux expédiés de Mons pour Dunkerque et environs (2). 55,200

A reporter. . . . . tonn. 76,080

---

il est si modéré que nous n'hésitons pas à dire, que dans les saisons de l'année, où il y aurait de ces grandes inondations qui, entre Bossuyt et Gand, durent si long-temps, tandis que le long de la Lys, elles ne passent, pour ainsi dire, jamais la huitaine, il est probable que les bateaux, en destination pour Gand, pourraient emprunter le canal de Bossuyt, comme il l'est que, dans toutes les saisons, ceux à vide préféreraient cette voie de retour à la remonte de l'Escaut.

(1) Ces renseignements ont rapport à la navigation de 1826, si considérablement accrue que ce chiffre ne représente aujourd'hui qu'environ le tiers au lieu de la moitié.

(2) Les renseignements indiqués sous le § 2°, sont d'accord avec les registres tenus aux écluses dans la Flandre occidentale. (*Note de M. Wolters.*)

Digitized by Google

Report. . . . . tonn.	76,080		
3° Les bateaux transitant d'Anzin et Vieux-Condé sur Dunkerque et environs (1).	28,800		
4° Barques et bateaux qui transporteraient à Ypres, Dixmude, Nieuport, Furnes, etc., la chaux, les engrais, les pierres de taille, etc.	20,000		
Chargés. . . . . tonn.	124,880	à 70 c.	fr. 87,316
A vide.	124,880	à 35 c.	43,658
			Fr. 130,974

C. *Augmentation pour le premier canal, résultant de la confection des deux.*

Tous les transports indiqués dans le tableau B, passeraient indubitablement, tant à charge qu'à vide, par le canal de l'Escaut à la Lys, et sans que leurs frais dépassent ceux actuellement existant sur la navigation actuelle, ils pourraient être imposés à un droit de 42 cent. brut, soit sur tonn. 249,760 à 35 c. . . . . fr. 87,316 00

RÉCAPITULATION.

A. Produit du 1er canal	fr.	370,124 40
B. Id. du 2e id.		130,974 00
C. Augmentation résultant de la confection des deux canaux		87,316 00
Total.		588,414 40
A déduire intérêt et entretien annuels		577,480 51
Excédant (2).	fr.	10,933 89

Il resterait en outre, en faveur de l'exécution, le produit des digues, de la chasse, de la pêche, des herbes, des plantations et de l'emploi ou location des machines à vapeur, qui ne devraient pas constamment fonctionner pour le service du canal. Nous ajouterons encore, d'après l'opinion de plusieurs ingénieurs que nous avons consultés, qu'il arrive assez généralement que les travaux de terrassement et d'art sont adjugés avec diminution de 12 à 15 p. °/₀, et, si on considère que l'évaluation des dépenses est basée sur des prix élevés, et que les travaux d'art ont été traités avec un certain luxe, on peut compter sur cette dernière réduction de 15 p. °/₀, ou plus de 1,000,000 fr. sur les terrassements et sur les constructions d'art, ainsi que sur les économies qui résulteraient de celle-ci dans les dépenses imprévues et d'entretien.

De plus nous avons déjà remarqué, qu'il est très probable que le canal de la Lys à Ypres sera suffisamment alimenté sans l'emploi des machines à vapeur, ce qui donnerait une économie de 330,000 fr.

Il y aurait encore, et surtout en faveur de l'exécution, *la chance certaine de l'augmentation de la navigation.*

---

(1) Les renseignements indiqués sous le § 3°, sont d'accord avec les registres tenus aux écluses dans la Flandre occidentale (*Note de M. Wolters.*)

(2) Notre impartialité nous impose de faire connaître ce résultat qui couvre seulement l'entretien et l'intérêt à 5 p. °/₀ l'an ; mais, si l'on considère que, de l'aveu des ingénieurs mêmes, 1° l'évaluation des dépenses est basée sur des prix élevés ; 2° que les travaux d'art sont traités avec un certain luxe qui admettra une réduction considérable ; 3° que, dans les recherches pour constater la quotité des frais pour l'alimentation et le remplacement de l'eau, on n'a eu aucun égard aux circonstances qui sont de nature à les diminuer, on sera forcé de reconnaître que la somme totale des dépenses est évaluée au *maximum*, ainsi que celle de l'entretien, tandis que, d'un autre côté, si l'on considère encore que, quoiqu'en admettant qu'il y aura des retours importants, les ingénieurs n'ont compté que sur des retours à vide et ont seulement évalué les revenus en prenant pour base le mouvement actuel de la navigation, tandis qu'il est hors de doute qu'elle doit prendre un développement progressif et considérable, et que d'ailleurs on n'a tenu aucun compte des produits secondaires, des digues, de la pêche, etc., on doit admettre que les revenus sont au *minimum*. Nos calculs dans les modes proposés d'exécution, en tenant compte de ces diverses considérations, donneront des produits bien avantageux.

Digitized by Google

MODES D'EXÉCUTION,

EN PREMIER LIEU PAR L'ÉTAT.

Si, à toutes les considérations qui précèdent, on ajoute encore celles que la simple inspection de la carte jointe au présent mémoire indique, savoir :

1° Que l'établissement des deux canaux complétera le système de défense de notre pays sur ces parties de la frontière qu'ils longent à une légère distance;

2° Que leur position facilitera singulièrement la surveillance de la douane contre la fraude, qui se fait sur toute cette frontière maintenant ouverte et qui, alors, se trouvera naturellement fermée dans ou à peu de distance du territoire réservé, par une suite de rivières et canaux, dont il ne faudra par la suite surveiller que le passage des ponts et pontons;

3° Que l'exécution des canaux aura pour premier résultat la mise en culture des bruyères, qui existent encore en grand nombre entre Menin et Ypres, et dont une partie appartient à l'État et l'autre est peu ou point imposée; de sorte qu'elle procurera à l'État une grande augmentation de revenu.

Et, si on considère que, pour le creusement de ces canaux, l'État pourrait employer une partie de l'armée (1) oisive dans ses cantonnements, et qui, campée ou cantonnée entre l'Escaut et la Lys et entre celle-ci et l'Yperlée, sur les terrains que les canaux doivent traverser, ne serait pas à une distance considérable de la frontière hollandaise;

On arrivera tout naturellement à la conclusion que l'État trouverait de grands avantages à se charger de l'exécution de ces travaux, qui, loin de lui créer une charge nouvelle, lui procureraient une nouvelle branche de revenus.

DEVIS DES CANAUX DE L'ESCAUT A L'YPERLÉE,

DANS L'HYPOTHÈSE DE L'EXÉCUTION PAR LE GOUVERNEMENT.

A. *Canal de l'Escaut à la Lys; longueur* 16,720 *mètres.*

1° Expropriations . . . . . fr.		421,543 46
2° Terrassements, avec réduction de 15 p. °/₀		1,222,370 80
3° Ouvrages d'art, avec réduction de 15 p. °/₀		1,097,669 32
4° Machines à vapeur		144,000 00
		2,885,583 58
5° Dépenses pour remplir le canal		5,234 00
6° 10 p. °/₀ dépenses imprévues, administration et intérêt pendant la confection		288,558 35
Coût total (2) . . . . fr.		3,179,375 93

ENTRETIEN.

1° $\frac{1}{2}$ p. °/₀ sur les terrassements . . . . . fr.	6,111 85	
2° 1 p. °/₀ sur les ouvrages d'art	10,976 69	
3° 5 p. °/₀ sur les machines	7,200 00	
4° Perte d'eau	4,000 00	
5° 2 éclusiers	1,400 00	
6° 4 gardiens de ponts	800 00	
fr.	30,488 54	
Le quart pour administration, etc.	7,622 14	
(3) fr.	38,110 68	

(1) Tous les publicistes approuvent l'emploi de l'armée pour les travaux publics, tant dans l'intérêt de la moralité que de l'hygiène du soldat, et la France, après un examen appuyé par plusieurs expériences, vient d'adopter cette mesure et va la mettre en exécution.

(2) Nous n'avons apporté d'autre changement que la réduction de 15 p. °/₀ sur les terrassements et travaux d'art, que nous croyons avoir suffisamment justifiée.

(3) Il n'y a également d'autres changements que ceux provenant de la diminution du prix des terrassements et travaux d'art, et une légère réduction sur la perte d'eau assez compensée par les ruisseaux qui se rendent dans le canal.

Digitized by Google

B. *Canal de la Lys à l'Yperlée; longueur 19,224 mètres.*

1° Expropriations	fr.	400,000 00
2° Terrassements, avec réduction de 15 p. °/₀		1,199,012 49
3° Ouvrages d'art, avec réduction de 15 p. °/₀		2,228,700 00
4° Machines à vapeur réduites aux $\frac{1}{3}$		220,000 00
	Fr.	4,047,712 49
5° Dépenses pour remplir le canal, les $\frac{2}{3}$		1,973 66
6° 10 p. °/₀ dépenses imprévues, administration et intérêt		404,771 24
Coût total (1)	fr.	4,454,457 39

ENTRETIEN.

1° $\frac{1}{2}$ p. °/₀ sur les terrassements	fr.	5,995 06
2° 1 p. °/₀ sur les ouvrages d'art		22,287 00
3° 5 p. °/₀ sur les machines		11,000 00
4° Perte d'eau		2,000 00
5° 3 éclusiers et 3 aides		3,300 00
6° 8 pontonniers		1,600 00
7° 2 cantonniers		800 00
	Fr.	46,982 06
Le quart pour administration, etc.		11,745 52
(2)	Fr.	58,727 58

RÉCAPITULATION.

A. Coût du premier canal	fr.	3,179,375 96
B. Coût du second canal		4,454,457 39
	Fr.	7,633,833 32
Intérêt sur ce capital à 5 p. °/₀ l'an		381,691 65
Entretien annuel du 1er		38,110 68
Id. id. du 2e		58,727 58
	Fr.	478,529 91

REVENUS DES CANAUX.

En premier lieu, le produit des digues, de la pêche, des herbes et plantations sur une étendue de 35,944 mètres, et de la location ou emploi des machines à vapeur, peut sans contredit être évalué à		18,529 91
Donc reste à couvrir annuellement	fr.	460,000 00

(1) Pour les motifs déjà allégués, nous avons réduit de 15 p. °/₀ les mêmes art. 2 et 3, et pour ceux allégués dans la note 2 au bas de la page 43, nous réduisons à $\frac{2}{3}$ les machines destinées à l'alimentation, tout en conservant l'espoir qu'elles seront totalement inutiles.

(2) Les réductions sur les frais d'entretien proviennent de celles indiquées dans la note précédente; nous avons cru aussi pouvoir prendre pour les frais d'administration la base indiquée par M. l'ingénieur Alewyn, d'autant plus que les administrations des deux canaux pouvant être réunies, nous ne nous éloignons guères des calculs de M. l'ingénieur Wolters, qui ne traitait que d'un seul canal.

Digitized by Google

Qu'on pourrait rencontrer par un droit uniforme, par kilomètre et par tonneau, en prenant pour base le nombre de transports indiqué ci-devant pag. 46 et 47, soit sur le 1er canal :

A. 1° Tonn. 91,080
2° » 16,200
3° » 124,800
C. » 124,880
Tonn. 356,960

Nous avons admis que ces transports se serviraient de la même voie pour le retour; il est probable, même certain, que la moitié retournerait avec charge quelconque; cependant, pour ne pouvoir nous tromper qu'à notre avantage, nous ne supposerons ici que le tiers :

Tonn. 118,986

Total . . 475,946 tonneaux à charge
Id. . . 237,974 id. à vide
} sur le canal de l'Escaut à la Lys.

B. Tonn. 124,880 Admis ci-devant sur le 2e canal pour aller, et même nombre pour retourner, dont, vu l'importance des retours qu'offriront les ports de Dunkerque, Ostende, Nieuport et les environs de Furnes, Dixmude et Ypres, en regard du petit nombre de ce tonnage, nous pouvons, sans crainte de nous tromper, compter sur la moitié à charge en retournant, ci :

Tonn. 62,440

Total . . . 187,320 tonneaux à charge
Id. . . . 62,440 id. à vide
} sur le canal de la Lys à l'Yperlée.

Réduisons maintenant la longueur du 1er canal qui est de 16,720 mètres, en 17 distances égales, et celle du 2e canal, de 19,224 mètres, en 19 distances égales, équivalentes les unes parmi les autres à un kilomètre, et prenons pour péage le moindre droit proposé, pag. 46, savoir : 4 centimes par tonneau et par kilomètre, et le quart, ou 1 centime, à vide pour le premier canal; 4 centimes à charge et la moitié, ou 2 centimes, à vide pour le deuxième canal, nous avons pour produit :

Du 1er canal	475,946	tonneaux à 4 c.	par tonneau et kilomètre	68 c. .	fr.	323,643 48
	237,974	id. à 1 c.	id. id.	17 c. . . .		40,455 58
Du 2e canal	187,320	tonneaux à 4 c.	par tonneau et kilomètre	76 c. . . .		142,363 20
	62,440	id. à 2 c.	id. id.	38 c. . . .		23,727 20
	963,680	tonneaux, sur lesquels il faut déduire les frais d'alimentation à raison du prix entier pour le 1er canal, et des deux tiers pour le 2e canal, soit, prix égal ou 7 c.			fr.	530,189 46
						67,457 60

On pourra donc compter sur un revenu annuel de . . . . . fr. 462,731 86

qui surpasse la somme à couvrir de 460,000 francs indiquée ci-contre, et en outre, sur toute la navigation pour les points intermédiaires, que nous n'avons nullement portée en compte, et surtout sur la grande augmentation de navigation, qui résulterait de la modicité des péages et de l'économie du temps; car un bateau de 180 tonneaux en destination pour Courtray et places au-dessus des écluses d'Harlebeek, arriverait à la première de ces villes au prix de 135 à 140 francs depuis Bossuyt, au lieu de 550 francs, et ferait quatre voyages pour un; celui de même tonnage en destination pour Lille arriverait à la Lys au même prix de 135 à 140, tandis que le péage proposé par l'avant-projet du canal de l'Espierre, pour la *partie belge seulement*, serait de 315 francs, de sorte qu'il lui resterait, en compensation de *quelques lieues de plus, qui pourraient au plus retarder de un à deux jours, un bénéfice de* 175 *à* 180 *francs, l'économie de tout le péage à imposer sur la partie française du canal de Roubaix et une navigation à ciel ouvert;* tandis que, pour les transports en destination d'Ypres, Dixmude, Nieuport, Furnes et Dunkerque, il resterait au moins une grande économie de temps; et tous pourraient espérer, à juste titre, que l'augmentation de la navigation permettrait une prompte réduction sur les péages proposés à charge, puisqu'il suffira toujours au gouvernement de retirer les frais d'entretien et l'intérêt de ses capitaux.

Digitized by Google

DEUXIÈME MODE D'EXÉCUTION, PAR CONCESSION.

L'importance de la jonction de l'Escaut à l'Yperlée et les grands avantages qui doivent en résulter pour la province de Hainaut et trois arrondissements de la Flandre occidentale en particulier, ainsi que pour l'État en général, nous autorisent à réclamer en sa faveur les mêmes avantages que la France attacha à la concession de la Sensée (1), rendus applicables à l'entreprise dont s'agit, de la manière suivante :

Les concessionnaires qui se chargeront d'exécuter les canaux projetés de l'Escaut à la Lys, et de la Lys au canal d'Ypres, en considération des dépenses qu'ils seront tenus de faire, jouiront des avantages suivants :

1° La concession pour le terme de quatre-vingt-dix-neuf ans, à dater du jour où les bateaux passeront sur le canal de l'Escaut à la Lys, et sur celui de la Lys au canal d'Ypres, et pour chacun d'eux, des droits proposés comme suit :

A. *Un franc soixante-dix centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui entrera dans le canal de Bossuyt à Courtray, ou qui le traversera en destination pour Courtray ou autres lieux au-dessus des écluses d'Harlebeek, ou qui retournera *chargé* de ces mêmes points indiqués.

B. *Quarante-deux centimes* par tonneau sur chaque bateau en retour à vide.

C. *Soixante-quinze centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui traversera ce canal en destination pour Harlebeek et autres places sur la Lys en dessous des écluses, ou qui retournera chargé.

D. *Trente-deux centimes* par tonneau sur chaque bateau en retour à vide.

E. *Un franc vingt-trois centimes* pour chaque bateau chargé qui traversera ce canal en destination pour la Deule ou les places de France situées sur la Lys au-dessus de la partie mitoyenne, ou qui en retournera chargé.

F. *Trente-un centimes* par tonneau sur chaque bateau en retour à vide.

G. *Quarante-deux centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui traversera le canal, se rendant au canal de la Lys à l'Yperlée ou sortant de ce canal.

H. *Quatre-vingts centimes* par tonneau sur chaque bateau chargé qui entrera dans le canal de la Lys au canal d'Ypres, ou le traversera.

I. *Quarante centimes* par tonneau sur chaque bateau à vide qui entrera dans le dit canal, en sortira ou le traversera.

2° L'autorisation d'employer pour le canal tous les terrains nécessaires à son exécution, conformément aux plans et sur la largeur y indiquée ; les indemnités seront réglées conformément à la loi et acquittées par l'État, la concession étant limitée.

3° L'autorisation de faire chômer les moulins établis tant sur l'Escaut que sur la Lys et sur les ruisseaux intermédiaires, dans la direction des travaux et pendant leur exécution, et de continuer les ouvrages nonobstant toute contestation de la part des propriétaires de ces usines, qui tendraient à ralentir la marche des ateliers; toutes les indemnités, soit pour chômage, soit pour diminution de valeur, devront être réglées par des experts et payées par l'État, la concession étant limitée.

4° L'affranchissement de tout droit de navigation sur les rivières et canaux du royaume en faveur des bateaux chargés de pierres, bois, charbons et autres matériaux et outils destinés aux ouvrages du canal et des écluses, seulement pendant l'exécution des travaux.

5° L'État ne pourra pas établir de péages ni de droits nouveaux sur le *canal de la Haine, de Pommeroeul, l'Escaut* en amont de l'embouchure du canal de Bossuyt à Courtray, la *Lys* entre les embouchures des deux canaux, les canaux *d'Ypres à Nieuport, et de Nieuport à la frontière française*, pendant toute la durée de la concession.

6° Pendant la durée de la concession, le droit de pêche dans le canal sera abandonné aux concessionnaires, ainsi que la jouissance des digues et arbres qui seront plantés sur les francs-bords, et la faculté d'établir le nombre de gardes et préposés qu'ils jugeront à propos, pour la perception des droits et la conservation des ouvrages.

---

(1) *Voir*, pour tout ce qui concerne le canal de la Sensée, le mémoire cité de M. l'ingénieur Cordier, pag. 47-79.

Digitized by Google

7° Il sera permis aux concessionnaires, pendant les six premières années de la concession, de former, soit pour l'exécution des travaux, soit pour se procurer les fonds nécessaires, toutes les associations qu'ils jugeront convenables, en se conformant aux lois.

8° Les actes auxquels les associations donneront lieu, ne seront assujettis pour enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

9° Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal débouchant à gauche dans l'Escaut, ni à gauche ni à droite dans la Lys, depuis la frontière française jusqu'à la distance de dix lieues en dessous des embouchures des deux canaux, dans l'une et l'autre rivière (1).

10° Le gouvernement s'engage à faire construire dans l'Escaut et dans la Lys une écluse de navigation en aval des embouchures du canal de Bossuyt dans chacune de ces rivières; de faire à la navigation de la Lys, depuis cette embouchure jusqu'à celle du canal d'Ypres en amont de Menin, les améliorations nécessaires, pour que la Lys soit en toute saison navigable sur cette ligne, avec un tirant d'eau de 2 mètres, et de faire aux canaux d'Ypres à Nieuport, et de Nieuport à la frontière française, les améliorations nécessaires pour que ces canaux soient en toute saison navigables, avec un tirant d'eau de 1^{m},60 au moins, et à faire terminer ces travaux, savoir : sur l'Escaut et la Lys, avant le . . . . . ., et sur les dits canaux, avant le . . . . . .

11° Dans le cas où l'exécution de ces travaux serait différée, par une cause quelconque, il sera accordé aux concessionnaires une indemnité équivalente à la perte, dont ils justifieront sur les recettes présumées de . . . . . sur le premier, et de . . . . . sur le second canal.

Les avances pour les travaux stipulés dans l'art. 10 seront, sans aucun doute, compensées par l'augmentation des revenus du gouvernement sur les écluses de Menin, Boesinghe et Nieuport, et par le revenu des deux nouvelles écluses à construire; nous nous flattons même que, sans avoir besoin de le stipuler, l'ouverture des canaux projetés engagerait les provinces des Flandres à s'entendre pour l'amélioration de la navigation de la Lys, en dessous des écluses d'Harlebeek, ce qui aurait pour premier résultat d'assurer à la Flandre orientale, et surtout à Gand, une navigation suivie à charge dans la direction de Tournay, Mons, etc., peut-être même d'Anvers pour ces parties du Hainaut (*voir* la carte), surtout dans le cas où l'exécution serait adoptée par l'État et réduite aux péages les plus bas, ce que celle-ci permettrait.

Les termes de l'exécution des travaux de la concession et de ceux prévus par l'art. 10, et les sommes à stipuler dans l'art. 11, ainsi que les autres conventions à faire entre le gouvernement et les concessionnaires, restent à régler : car il est évident que l'on ne devra s'occuper définitivement de la concession, qu'après que celle du canal de l'Espierre sera rejetée, et que l'exécution des deux canaux par l'État, que nous proposons, ne sera pas adoptée; d'ailleurs, et nous l'avons déjà fait remarquer, les changements que nous proposons au projet de l'ingénieur Alewyn, doivent être d'abord reconnus et adoptés; nous devons donc nous borner à continuer à faire valoir en faveur de l'exécution par concession, les calculs qui militent en sa faveur.

---

(1) Nous avons déjà observé et fait remarquer tant de partialité pour le canal de l'Espierre, et contre la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, qu'on ne devra nullement être surpris que cette condition, qui, pour la concession du canal de la Sensée, du coût d'environ fr. 1,500,000, et contre lequel il n'existait pas de projet de navigation rivale ou concurrente, fut approuvée et admise sans difficulté, comme une précaution toute simple et nécessaire pour l'avenir, que cette condition, disons-nous, sera blâmée et combattue pour la concession de la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, qui devra coûter environ fr. 7,000,000, et contre laquelle il existe déjà un projet de navigation rivale et concurrente, qui lui enlèverait, de l'aveu de tous, au moins le quart de ses revenus, et si nos prévisions se vérifiaient, plus de la moitié.

Digitized by Google

DEVIS DES CANAUX DE L'ESCAUT A L'YPERLÉE,

DANS L'HYPOTHÈSE DE L'EXÉCUTION PAR CONCESSION.

A. *Canal de l'Escaut à la Lys.*

1° Terrassements	fr.	1,222,370 80
2° Ouvrages d'art		1,097,669 32
3° Machines d'alimentation		144,000 00
	Fr.	2,464,040 12
4° Dépenses de 1er remplissage		5,234 00
5° 10 p. °/₀ dépenses imprévues, administration et intérêt, pendant la construction		246,404 00
Coût total. . . .	fr.	2,715,678 12

B. *Canal de la Lys au canal d'Ypres.*

1° Terrassements	fr.	1,199,012 49
2° Ouvrages d'art		2,228,700 00
3° Machines d'alimentation		220,000 00
	Fr.	3,647,712 49
4° Dépenses de 1er remplissage		1,978 66
5° 10 p. °/₀ dépenses imprévues, administration et intérêt pendant la construction		364,771 25
Coût total. . . .	fr.	4,014,457 40

RÉCAPITULATION.

A. Coût du premier canal	fr.	2,715,678 12
B. Coût du second canal		4,014,457 40
	Fr.	6,730,135 52
Intérêt annuel à 6 p. °/₀		403,808 13
Entretien annuel, comme à la page 48 et 49 { 1er canal		38,110 68
2e canal		58,727 58
	Fr.	500,646 39

REVENUS DES CANAUX.

A. *Pour le premier canal.*

1° En destination pour Courtray et autres places en dessus d'Harlebeek (*voy.* pag. 46). . . . . tonn. 91,080

Le tiers de ce tonnage en retour à charge, pag. 49. 30,360

tonn.	121,440	à fr.	1-70	fr.	206,448 00
Les deux autres tiers en retour à vide. . .	60,720	»	0-42		25,502 40

2° Pour Harlebeek et places en dessous avec semblable augmentation du tiers des retours à charge, tonn. 21,600 à 75 c. 16,200 00

Les deux tiers des retours à vide, tonn. 10,800 à 32 c. 3,456 00

3° Pour Lille et environs avec même augmentation à charge, tonn. 166,400 à fr. 1-28. . . . . 204,672 00

Les deux tiers des retours à vide, tonn. 83,200 à 31 c. 25,792 00

	Fr.	482,070 40

B. *Pour le deuxième canal.*

Le tonnage calculé sur le même pied et pour les mêmes motifs que

A reporter.	fr.	482,070 40

Digitized by Google

Report.		fr. 482,070 40
ci-devant, pag. 50, à charge, tonn. 187,320 à 80 c. . .	fr. 149,856 00	
à vide, tonn. 62,440 à 40 c.	24,976 00	
		174,832 00

C. *Augmentation pour le premier canal, résultant de la confection des deux.*

Les transports indiqués en B, tant à charge qu'à vide, tonn. 249,760 à 42 c.	fr.	104,899 20
		761,801 60
A déduire la dépense pour l'alimentation comme elle est comptée ci-devant, pag. 50.		67,457 60
1° Produit de la navigation		694,344 00
2° Produit des digues, de la pêche, des herbes, plantations, locations ou emploi des machines comme à la page 53.		18,529 91
		712,873 91
Déduisons l'intérêt annuel à 6 p. °/₀, et les frais annuels d'entretien et administration à.		500,646 39
Et nous aurons un excédant annuel de.	fr.	212,227 52

Ou environ 3,015 p. °/₀ au-dessus de l'intérêt à 6 p. °/₀ de tout le capital de l'entreprise.

Cet excédant annuel suffirait pour amortir le capital dans le terme de moins de 19 années et donnerait ensuite la jouissance d'un revenu gratuit de 9 p. °/₀ pendant 80 ans; ou bien, en admettant qu'une société se formât avec un fonds social de fr. 3,000,000, et, après avoir exécuté le premier canal, empruntât les fr. 3,730,000 qui manqueraient pour l'achèvement du deuxième canal, emprunt qu'elle parviendrait sans aucun doute à effectuer à raison de 6 p. °/₀, en affectant à la sûreté du remboursement du capital et du paiement des intérêts les revenus des deux canaux, il en résulterait que l'excédant annuel de fr. 212,200 représenterait 7,007 p. °/₀ en faveur du fonds social, au-dessus de l'intérêt de 6 p. °/₀ sur tout le capital tant emprunté que social, et en consacrant ce bénéfice annuel de fr. 212,200 au remboursement de l'emprunt, celui-ci serait amorti en moins de 13 années et les concessionnaires jouiraient pendant le surplus de la concession, soit pendant 86 ans, de plus de 20 p. °/₀ de revenu du capital social.

Ce résultat joint à la chance probable que l'alimentation du canal de la Lys au canal d'Ypres ne devrait pas être artificielle, et surtout à celle certaine d'une grande augmentation de navigation, permettrait bien de diminuer encore les péages proposés, et, par conséquent, de faire accroître cette navigation.

N° 2.

Demande de M. Verrue-Lafrancq, du 5 mai 1838, en concession du canal de Bossuyt à Courtray.

A M. le ministre des travaux publics.

Monsieur,

Les développements du commerce et de l'industrie en général avaient fait concevoir, depuis nombre d'années, le projet d'un canal de jonction de l'Escaut et de la Lys. Des études des lieux furent faites, il y a douze ans, dans toutes les directions, entre ces deux cours d'eau. Ces études,

Digitized by Google

reprises il y a quatre ans et ensuite suspendues, aboutirent pour résultat la constatation de la possibilité d'exécution d'un canal partant de la commune de Bossuyt, sur l'Escaut, et arrivant à la Lys, à Courtray. De nouvelles études ont été faites récemment et ont eu pour résultat la reconnaissance d'une direction plus courte et moins dispendieuse de construction et d'entretien que celles précédemment constatées, pour l'établissement, au point convenable, de la jonction si importante de ces deux eaux navigables; aujourd'hui que l'industrie a pris un élan qu'on ne lui connut jamais, le moment opportun est arrivé pour l'ouverture d'une voie de communication devenue indispensable aux besoins du pays.

Les Flandres sont fournies de houille, de chaux, de pierres à bâtir, de fer, etc., par le Hainaut, ce grand centre d'exploitations diverses.

Des bateaux et des voitures font actuellement le transport de ces objets, mais les diverses localités consommatrices et si populeuses des rives de la Lys, tant en Belgique qu'en France, ne reçoivent ces produits que surchargés d'énormes frais de transport occasionnés par les grands détours et les nombreux et divers péages auxquels ils sont soumis par les lois et aussi par d'illicites corporations. Harlebeek, Courtray, Menin et les diverses localités de la Haute-Lys n'obtiennent aujourd'hui les produits du Hainaut qu'après qu'ils ont transité par Gand ou par les canaux français, c'est-à-dire, qu'après avoir fait un détour de plus de 30 lieues ou payé de nombreux frais à l'étranger.

Les produits agricoles des rives de l'Escaut n'arrivent qu'avec de grands frais de transport dans les villes françaises de la frontière où ils se consomment en grande quantité, notamment à Lille, à Armentières, etc.

L'évidence de la nécessité d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray, apparaît actuellement à tous les yeux; aussi ai-je cru, dans l'intérêt de mon pays, devoir faire des efforts pour organiser une société financière, afin de solliciter la concession de ce canal et d'en exécuter les travaux le plutôt possible.

C'est au nom de cette société que je viens aujourd'hui, Monsieur le Ministre, vous demander de vouloir ordonner l'instruction du projet du canal de Bossuyt à Courtray, que j'ai l'honneur de vous présenter, et ensuite de m'en accorder la concession aux conditions reprises au cahier des charges ci-joint.

Ce canal part de l'Escaut à la commune de Bossuyt, traverse celles de Moen et de Swevegem, recoupe au sud une partie du territoire d'Harlebeek, arrive à Courtray, près de la porte de Gand, et s'embouche ensuite dans la Lys, après avoir suivi au Nord les fossés de cette ville.

Les eaux de l'Escaut et celles des cours d'eau des communes qu'il traverse, alimenteront ce canal. Celles de l'Escaut seront élevées, à l'aide de machines, dans le bief supérieur ou culminant, les autres seront introduites dans le canal par des rigoles.

Le canal sera construit de manière à avoir constamment et dans toute sa longueur, 2 mètres de hauteur d'eau, 10 mètres de largeur de plafond et 18 mètres en gueule; les pentes seront rachetées par des écluses qui auront chacune 42 mètres entre leurs buscs, et 5m,20 de distance entre leurs bajoyers, et leurs chambres, chacune 5 mètres de longueur.

Des ponts seront établis à la traverse des communications les plus utiles.

DEVIS ESTIMATIF.

Expropriations.	Terrain, 95 hectares à 5,000 fr. . . .	475,000 00	
	Habitations	95,000 00	
	$\frac{1}{10}$ d'enregistrement, procès, etc. . .	57,000 00	
			627,000 00
Terrassements.	200,637m,30, le mètre à fr. 0-40. . .	80,254 00	
	526,022m,19 id. 0-60. . .	315,613 31	
	724,135m,39 id. 0-80. . .	579,308 31	
			975,176 54
A reporter.		fr.	1,602,176 54

Digitized by Google

Report.		fr. 1,602,176 54
8 écluses à fr. 100,000 . . . . . fr.	800,000 00	
5 ponts fixes à fr. 10,000.	50,000 00	
1 id. mobile	15,000 00	
9 maisons éclusières et pontonnières, à fr. 5,000	45,000 00	
1 id. d'administration	15,000 00	
Voûte souterraine, 600m à fr. 600 . . .	360,000 00	
8 aquéducs à fr. 1,500.	12,000 00	
3 machines de 20 chevaux, à fr. 20,000.	60,000 00	
Placement, construction de locaux et habitation du machiniste, etc.	100,000 00	
	Fr.	1,457,000 00
Frais de remplissage		2,500 00
Le vingtième pour bénéfice d'entrepreneur.		152,958 82
3 p. °/o pour outils, plans, etc.		91,775 29
1 ½ p. °/o pour frais d'administration, conduite des travaux, etc. .		45,887 65
		3,352,298 30
5 p. °/o d'intérêt		167,614 91
Imprévues		80,086 79
	Fr.	3,600,000 00

PÉAGES.

La capacité du bateau étant prise pour mesure, le tonneau paiera, à partir de l'Escaut :

1° En destination des rives de la Lys, en amont des écluses d'Harlebeek, et *vice versâ* { à charge . . . . . fr. 2 25 ; à vide 0 60

2° En destination des rives de la Lys, en aval des écluses d'Harlebeek, et *vice versâ* { à charge . . . . . 1 50 ; à vide 0 40

3° En destination de Swevegem et environs, et *vice versâ* { à charge . . . . . 2 00 ; à vide 0 50

4° Si, pendant la durée de la concession, il se construit un canal de jonction de la Lys à Ypres, les bateaux destinés à passer par ce canal, paieront pour le parcours de celui de Bossuyt à Courtray, et *vice versâ* { à charge . . . . . 1 50 ; à vide. 0 40

TONNAGE ET RECETTES SUPPOSÉS.

1° En destination des rives de la Lys, en amont des écluses d'Harlebeek, 80,000 tonneaux objets divers à fr. 2-25 . . . . . fr.	180,000 00
Retour à charge, 15,000 tonneaux au même prix	33,750 00
Id. à vide, les $\frac{5}{6}$ de 80,000, ou 65,000 à fr. 0-60	39,000 00
2° En destination des rives de la Lys, en aval des écluses d'Harlebeek, 15,000 tonneaux à fr. 1-50	22,500 00
En retour à charge, 2,500 tonneaux à 1-50	3,750 00
Id. à vide, 12,500 id. à 0-40	5,000 00
3° Foin, paille, grains, graines, etc., allant de l'Escaut belge à Lille et autres villes françaises du département du Nord, 5,000 tonneaux à 2-25.	11,250 00
Retour à vide fr. 0-60 par tonneau.	3,000 00
4° En destination de l'Escaut français et du canal de Mons à Condé, 1,500 bateaux vides venant de Gand, 300,000 tonneaux à fr. 0-40	120,000 00
A reporter. . . . . fr.	418,250 00

Digitized by Google

Report. . . . . fr.		418,250 00
5° En destination de Swevegem et environs, 3,000 tonneaux à . . .	2-00	6,000 00
6° Retour de Swevegem à vide, 3,000 tonneaux à.	0-50	1,500 00
7° Pour herbages, pêche et produit des plantations		10,000 00
Fr.		435,750 00

DÉPENSES ANNUELLES.

1° Machines et leur alimentation, ci. . . . . fr.	60,000 00	
2° Administration.	33,000 00	
3° Terrassements et travaux d'art.	25,000 00	
		118,000 00
Bénéfices nets. . . . . fr.		317,750 00

J'ose espérer, Monsieur le Ministre, que l'importance commerciale de ce canal et les grands intérêts qui s'y rattachent, vous engageront à accélérer, autant que possible, l'enquête et autres préliminaires, afin de parvenir à une prompte adjudication ; en vous donnant, de mon côté, l'assurance la plus formelle que l'exécution ne se fera attendre que le temps strictement nécessaire pour l'achèvement des travaux.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon profond respect.

Bruxelles, ce 5 mai 1838.

Votre très humble serviteur,

F. Verrue-Lafrancq.

Construction, par voie de concession de péages, d'un canal de Bossuyt à Courtray, pour la jonction de l'Escaut et de la Lys. — Devis et cahier des charges.

PREMIÈRE SECTION.

Tracé.

Article premier. Le canal de Bossuyt à Courtray partira de l'Escaut, au village de Bossuyt, traversera, de l'Est à l'Ouest, le territoire de cette commune ainsi que celles de Moen et de Swevegem, recoupera au Sud un angle du territoire d'Harlebeek, arrivera à Courtray, près la porte de Gand, et s'embouchera ensuite dans la Lys, après avoir suivi au Nord les fossés de cette ville.

DEUXIÈME SECTION.

Profil longitudinal.

Art. 2. Ce canal, pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, devra s'élever, sur les territoires qu'il traverse, d'environ 10 mètres au-dessus de l'étiage ordinaire de la Lys en été à Courtray, et à environ 8m,50 au-dessus du même étiage de l'Escaut à Bossuyt. Le bief supérieur du canal pourra être abaissé au gré du concessionnaire ; la différence de niveau qui existe entre le bief culminant du canal et les deux cours d'eau qu'il est destiné à joindre, sera rachetée par des écluses à sas, chacune de la contenance d'un bateau. Le nombre de ces écluses, leur espacement et leur chute, seront déterminés par les localités, toutefois il ne pourra avoir entre le busc-amont et le busc-aval d'un sas éclusé, plus de 3 mètres de différence de niveau.

Chaque sas aura 42 mètres de longueur entre ses buscs et 5m,20 de distance entre ses bajoyers. Les chambres de chaque écluse auront chacune 5 mètres de longueur. Le canal aura, dans ses déblais, 3 mètres entre son plafond et la ligne droite qui joindrait ses arêtes intérieures ; dans les remblais, cette dimension pourra être réduite à 2m,50 ; sa ligne de flottaison sera, dans chaque bief, 2 mètres au-dessus du busc des écluses.

Digitized by Google

TROISIÈME SECTION.

Profil transversal.

Art. 3. La section du canal sera de 10 mètres au plafond, de 19 mètres en gueule dans les déblais, et de 17m,50 dans les remblais. Les talus dans les tranchées auront 45 degrés sexagésimaux d'inclinaison. Toutefois cette inclinaison ne sera pas absolue, elle pourra changer suivant la nature du terrain à traverser.

Dans les tranchées qui auront plus de 8 mètres de hauteur verticale, du plafond du canal au sol actuel, la section pourra être réduite à 6 mètres de largeur au plafond et à 12 mètres à la ligne de flottaison.

Dans les courbes, la section s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les principes de l'art.

Les chemins de halage auront, dans les déblais, 3 mètres de largeur et, dans les remblais, 4 mètres.

Les dimensions des contre-fossés seront déterminées suivant les besoins des localités.

Il pourra être établi, au lieu de tranchée ouverte, une voûte souterraine d'environ 600 mèt. au point le plus élevé de terrain traversé par le canal.

QUATRIÈME SECTION.

Ouvrages d'art.

Art. 4. Les ouvrages d'art, sans distinction, seront construits sur de bonnes et solides fondations. Ces fondations seront appropriées à la nature du sol sur lequel ces ouvrages doivent être construits.

Les pierres, briques, moëllons et autres matériaux, qui entreront dans la construction des ouvrages, seront de bonne qualité, et la chaux à employer dans ceux de ces ouvrages destinés à être immergés, sera entièrement hydraulique.

Tous ces ouvrages seront construits d'après les principes de l'art et avec les dimensions propres aux usages auxquels ils sont destinés.

Les têtes des ponts-dormants, soit entièrement en maçonnerie, soit partie en maçonnerie, partie en bois, seront accompagnées de murs en aile ou en prolongement des pieds droits ou des têtes qui seront jugés nécessaires, soit pour contrebutter celles-ci, soit pour soutenir des talus, etc., etc. Il en sera de même pour les ponts mobiles.

Toutes les arêtes quelconques vues des ouvrages en maçonnerie seront en pierres de taille appareillées avec soin.

CINQUIÈME SECTION.

Dépendances.

Art. 5. Il sera construit près de chaque écluse et de chaque pont mobile, une maison pour la demeure de l'éclusier ou du pontonnier; ces maisons auront au moins 7 mètres de longueur sur 5 mètres de largeur et 4m,50 de hauteur, du sol à la corniche. Elles consisteront en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes.

Elles seront construites selon les règles de l'art et avec solidité.

Il pourra aussi être construit une maison d'administration ou d'agence générale. Ce bâtiment sera considéré comme une dépendance du canal.

SIXIÈME SECTION.

Matériaux, mode de construction, époques d'achèvement des travaux, bornage, entretien.

Art. 6. Tous les ouvrages sans distinction seront exécutés conformément au présent cahier des charges et aux projets approuvés par le département des travaux publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités puissent fournir, et, en tous cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

Digitized by Google

En général, les maçonneries de parements seront exécutées en briques et celles de fondation et de remplissage, en moëllons et libages bruts, ou aussi en briques. Les voûtes des ponts, aquéducs, pourront être faites en briques, les arêtes et les tablettes de recouvrement seront en pierre de taille. Les socles et les cordons seront en moëllons piqués sur toutes les faces vues.

Art. 7. La totalité du canal sera établie et livrée à la circulation endéans deux ans à courir du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

Les travaux s'exécuteront sans interruption.

Art. 8. Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et dépendances; il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, aquéducs, et autres ouvrages d'art.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif des écluses etc., sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

Art. 9. Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la circulation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés et même reconstruits au besoin.

L'état du canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal et de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de fr. 1,000 au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal et de ses dépendances, le gouvernement aurait l'option ou de réduire temporairement la totalité des péages concédés, d'une quantité qui pourrait aller jusqu'à 50 p. %, et ce jusqu'au moment où les ouvrages seraient remis à l'entretien régulier, ou d'exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES.

SEPTIÈME SECTION.

Conditions générales.

Art. 10. Le concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux années, à partir de la date de l'approbation royale, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal de Bossuyt à Courtray.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

Art. 11. En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes, qui pourraient s'y trouver.

Art. 12. Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, de Bossuyt à Courtray, ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même:

1° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou des péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession;

2° Des modifications au tarif des douanes et de toutes autres mesures prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration.

Digitized by Google

Art. 13. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer qui traverseraient le canal concédé, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées.

HUITIÈME SECTION.

Projets définitifs.

Endéans un an à compter de la date de l'arrêté de concession, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du département des travaux publics, les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter conformément au présent cahier des charges.

Ces projets pourront être fournis par parties successives; mais chaque partie sera tout-à-fait complète, par rapport à une portion du développement total du canal.

Les projets dont il s'agit se composeront, pour le corps du canal, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison; et, pour les écluses, ponts, pontceaux, aquéducs et tous ouvrages d'art, des détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages. Le concessionnaire devra indiquer sur les plans à produire par lui, la position et le tracé des bassins. Si les projets définitifs s'écartaient en quelques points des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable. Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera dans le délai de deux mois les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

NEUVIÈME SECTION.

Frais à charge du concessionnaire.

Art. 15. Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques et tous les ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue pour la complète réalisation du canal de Bossuyt à Courtray et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1° De tous les frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions, pendant la durée de la concession;

2° Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien.

Art. 16. Tous les terrains, bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement du canal et de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terres à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication avec les lieux ou rivages d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes indemnités pour détérioration de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

Pour le cas de non-arrangement amiable dans l'acquisition des propriétés ou terrains en général, nécessaires à l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, l'expropriation sera poursuivie au nom du gouvernement et dans les formes voulues par les lois en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

DIXIÈME SECTION.

Péages.

Art. 17. Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le concessionnaire jouira, à titre d'indemnité pour la dépense qu'il s'engage à faire et les soins qu'il apportera dans l'exécution du

Digitized by Google

canal de Bossuyt à Courtray, de la perception, à son profit, pendant la durée de 90 ans, des droits suivants, la capacité du bateau prise pour mesure et le tonneau de 1,000 kilogrammes :

1° En destination des rives de la Lys en amont des écluses d'Harlebeek et *vice-versâ*,	à charge	fr. 2 25
	à vide, allée et retour	» 60
2° En destination des rives de la Lys en aval d'Harlebeek et *vice-versâ*,	à charge	1 50
	à vide	» 40
3° En destination de Swevegem et environs et *vice-versâ*,	à charge	2 00
	à vide	» 50
4° Si, pendant la durée de la concession, il se construit un canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, les bateaux destinés à passer par ce canal, paieront, pour le parcours de celui de Bossuyt à Courtray, et *vice-versâ*,	à charge	1 50
	à vide	» 40

ONZIÈME SECTION.

Durée de la concession, mode et conditions de l'adjudication de la concession.

Art. 18. La durée de la concession sera de 90 ans, à partir du jour où le canal concédé aura pu être livré à la navigation.

Art. 19. La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de soumission et sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Les soumissions devront indiquer le rabais pour cent que les soumissionnaires offriront de faire sur le montant ci-dessus stipulé du droit à percevoir par le concessionnaire. Ce rabais sera nécessairement indivisible et portera sur la totalité des droits.

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à 5 p. %, l'auteur du projet sera déclaré concessionnaire.

S'il est fait un rabais de 5 p. % ou au-delà, celui qui aura fait le plus fort rabais sera déclaré concessionnaire, sauf l'approbation du gouvernement.

Dans ce cas, celui qui sera déclaré concessionnaire par le gouvernement, paiera à l'auteur du projet 60,000 francs.

Tous les frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire.

Ceux d'enregistrement seront acquittés au droit fixé d'un franc.

DOUZIÈME SECTION.

Garanties, mesures coërcitives et de répression.

Art. 20. Le concessionnaire, quel qu'il soit, fournira, endéans trois mois après l'adjudication, un cautionnement de fr. 100,000, en immeubles, en numéraire, en bons du trésor, ou en obligations des emprunts nationaux, et dont il obtiendra la main-levée ou le remboursement six mois après l'achèvement complet de tous les travaux, constaté par procès-verbal de l'ingénieur qui aura été chargé d'en faire la réception.

A défaut, par le concessionnaire, de fournir le cautionnement prescrit, dans le délai de trois mois, le gouvernement pourra le déclarer déchu de tous ses droits.

Art. 21. Si, aux époques stipulées à l'art. 14 du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas soumis à l'approbation du département des travaux publics les projets définitifs mentionnés au dit article, ou s'il n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du canal à l'époque fixée par l'art. 7, et que les retards éprouvés, soit pour la production des projets définitifs, soit pour l'achèvement des travaux, ne pussent pas être attribués avec raison à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci serait déchu de tous ses droits, et il suffira, pour que sa déchéance soit prononcée, en ce qui concerne l'époque de l'achèvement des travaux, qu'il soit constaté par un procès-verbal dressé par un ingénieur des ponts et chaussées, que le délai, endéans lequel les ouvrages devaient être exécutés, est expiré et que les travaux ne sont pas achevés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant que, dans les

Digitized by Google

dix jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'administration ou à ses agens; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les dix jours au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

Art. 22. En cas de déchéance du concessionnaire, le gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication à laquelle il sera procédé aux clauses et conditions du présent cahier des charges, avec cette modification, que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires, qui aura offert la plus forte somme, ou le prix e plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est toutefois expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier.

Art. 23. Le concessionnaire déchu de ses droits, perdra en outre le cautionnement qu'il aura fourni en conformité de ce que prescrit l'art. 20 du présent cahier des charges. Ce cautionnement sera acquis à l'État.

Art. 24. Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, et sans que celui-ci puisse, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, exiger la consignation des recettes, et même, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de fr. 30,000, sur laquelle, le cas échéant, sera récupéré le montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.

Si la somme ci-dessus de fr. 30,000 se trouvait réduite par suite d'exécutions d'office, le gouvernement pourra toujours exiger ou opérer, comme il vient d'être dit, des consignations supplémentaires, pour en rétablir le montant.

Le gouvernement pourra en outre se rembourser des avances qu'il aurait faites en exécution de l'art. 9, en opérant les recettes directement ou par voie d'adjudication.

TROISIÈME SECTION.

Surveillance de la part du gouvernement.

Art. 25. Le gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du canal.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire. A cet effet, celui-ci versera d'abord endéans cinq mois, après l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, dans la caisse qui lui sera indiquée, une somme de 3,000 fr., et en outre, pendant toute la durée de la concession et endéans du 1er trimestre de chaque année, 200 fr. par an.

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

Tous ordres de service de la part des agents préposés à la surveillance, seront donnés par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme non avenus.

Art. 26. Si, pendant l'exécution des travaux, et même après leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art, ou aux

Digitized by Google

clauses et conditions du présent cahier des charges ou du devis spécial des travaux, et qu'ils laissent quelque chose à désirer, soit sous le rapport des dimensions, soit sous celui du mode d'exécution et de la nature ou de la qualité des matériaux, le département des travaux publics les fera démolir, en tout ou partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis; faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième à titre d'amende, serait récupéré sur le cautionnement.

QUATORZIÈME SECTION.

Agents du concessionnaire.

Art. 27. Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux, par des agents de son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'entretien du canal et à la perception des droits, etc.

Toutefois les cantonniers devront être au préalable agréés par le département des travaux publics ou son délégué.

Le gouvernement accordera aux agents choisis par le concessionnaire, et sur la proposition de ce dernier, telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions.

Ces mêmes agents seront en outre assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés si le département des travaux publics l'exige.

QUINZIÈME SECTION.

Remise du canal à l'expiration de la durée de la concession.

Art. 28. A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 6, et il entrera immédiatement en jouissance du canal, de ses dépendances et de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le canal avec tous ses ouvrages et dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, maisons de gardes et de surveillants, bureau de perception et maison d'agence générale ou d'administration, machines, et en général tous autres objets immobiliers.

Dans les cinq années qui précéderont immédiatement le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal concédé et de les employer à établir en bon état ce canal et toutes ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée a dire d'experts.

Le concessionnaire conservera également la propriété de tous objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, et il pourra exiger que le gouvernement les reprenne à dire d'experts; de son côté, le gouvernement pourra en exiger la cession, également à dire d'experts.

SEIZIÈME SECTION.

Contentieux.

Art. 29. Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et les concessionnaires à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront soumises et décidées à et par trois arbitres. Leur décision sera définitive; les parties contractantes renoncent, dès à présent pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation.

Les parties ont désigné pour leurs arbitres communs, le président de la cour d'appel de

Digitized by Google

Bruxelles, le procureur-général près la même cour et le président du tribunal de première instance de la même ville.

DIX-SEPTIÈME SECTION.

Faculté pour le concessionnaire de former une société en nom collectif ou anonyme avec émission d'actions.

Art. 30. Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle société qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

DIX-HUITIÈME SECTION.

Domicile du concessionnaire.

Art. 31. Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance; si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom, en tout ce qui concerne la concession. Elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'art. 30, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations, qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non-désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie ou de non-élection de domicile par le membre ou administrateur désigné, toute signification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la province de Brabant.

Bruxelles, le 5 mai 1838.

Proposé par le demandeur en concession,

F. Verrue-Lafrancq.

Articles supplémentaires.

1° Les écluses seront à sas et en pierres et briques; les sas auront les mêmes dimensions que ceux du canal d'Antoing.

2° Si on fait usage de la faculté de construire une partie souterraine, la moindre épaisseur de la voûte sera de 50 centimètres.

3° Les machines d'alimentation seront toutes métalliques, sans qu'il entre du bois dans leur système.

4° Le concessionnaire s'engage, pendant toute la durée de la concession, hors les temps de chômage, ordinairement fixés du 15 août au 15 octobre de chaque année, à maintenir les eaux du canal à l'étiage de 2m,10 au-dessus des buscs des écluses.

Bruxelles, 25 mai 1838.

F. Verrue-Lafrancq.

Digitized by Google

CANAL FRANÇAIS DE ROUBAIX.

(Nos 3 A 8 INCLUS.)

N° 3.

Loi du 8 *juin* 1825, *autorisant la concession primitive du canal de Roubaix, et tarif y annexé.*

Au château des Tuileries, le 8 juin 1825.

Charles, par la grâce de Dieu, roi de France et de Navarre, à tous présents et à venir, salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté ;

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le gouvernement est autorisé à procéder, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du canal à établir dans la vallée de la Marque, avec embranchement sur la ville de Roubaix.

Cette concession sera perpétuelle : elle sera donnée au rabais, sur les prix du tarif ci-annexé.

Art. 2. L'offre faite par la ville de Roubaix de concourir aux dépenses du dit canal, moyennant une annuité de fr. 20,000, payables pendant trente années successives, conformément à la délibération du conseil municipal, en date du 3 octobre 1822, est acceptée.

Est également acceptée l'offre faite par le département du Nord, de concourir aux mêmes dépenses moyennant une annuité de fr. 10,000, payables pendant vingt-cinq années successives, conformément à la délibération du conseil général en date du 12 septembre 1822.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État ; voulons, en conséquence, qu'elle soit gardée et observée dans tout notre royaume, terres et pays de notre obéissance.

Si donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs, et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et pour les rendre plus notoires à tous nos sujets, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera, car tel est notre plaisir ; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre scel.

Donné en notre château des Tuileries, le huitième jour du mois de juin, de l'an de grâce 1825 et de notre règne le premier.

CHARLES.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

Corbière.

Vu et scellé du grand sceau :

Le garde des sceaux de France, ministre secrétaire d'État au département de la justice,

Comte de Peyronnet.

Digitized by Google

TARIF ANNEXÉ A LA LOI DU 8 JUIN 1825.

Maximum du tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal de Roubaix.

Nota. Les droits devront être perçus par distance parcourue ou à parcourir ; chaque distance sera de cinq kilomètres. La perception se fera sur la remonte comme sur la descente, en kilomètres et en kilogrammes, et comme il suit :

ART. 1er. Par cinquante kilogrammes (ou cent livres) de tous produits ou marchandises quelconques autres que ceux désignés ci-dessous, art. 2, deux centimes.

ART. 2. Le sable, les pierres, les cendres de bois ou de houille ne paieront que la moitié du droit ci-dessus, c'est-à-dire par cinquante kilogrammes, un centime.

ART. 3. Les bateaux vides ne paieront que la moitié du droit qui serait perçu s'ils étaient chargés des objets désignés par l'art. 2.

ART. 4. Le droit de station dans chaque port, sera, par jour de vingt-quatre heures, et non compris les deux premiers jours d'arrivée et les deux derniers avant le départ, de dix centimes par tonneau de mille kilogrammes pour les bateaux chargés, et de cinq centimes par tonneau pour les bateaux vides.

ART. 5. Lorsqu'un bateau jaugera moins de dix tonneaux, il paiera comme s'il avait ce tonnage, soit dans le trajet, soit en station dans les ports.

Paris, le 23 mars 1825.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,

BECQUEY.

Approuvé le 24 mars 1825 :

Le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur,

CORBIÈRE.

N° 4.

Cahier de charges arrêté le 2 juillet 1825, *pour la concession primitive du canal de Roubaix.*

ART. 1er. La compagnie s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer pour le 1er janvier 1829, tous les travaux nécessaires à l'établissement et à la confection du canal de Roubaix, dont la dépense est évaluée par l'ingénieur en chef du département du Nord, à la somme de 1,730,000 fr.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux plans et projets généraux approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées, en conséquence de l'avis du conseil général des ponts et chaussées, du 19 juin 1824; néanmoins elle aura la faculté de proposer de faire aux plans arrêtés les modifications dont ils lui paraîtront susceptibles, pourvu qu'elles ne changent rien au tracé général du canal, à sa profondeur d'eau et aux dimensions de ses écluses. Ces propositions ne pourront avoir d'effet que sous l'approbation de M. le directeur général.

La compagnie ne pourra se prévaloir de l'estimation exprimée ci-dessus, pour réclamer aucune espèce d'indemnité dans le cas où la dépense effective excéderait l'évaluation énoncée.

Elle aura droit de recevoir, comme aurait reçu le gouvernement, l'annuité de 20,000 fr. que la ville de Roubaix a votée pour 30 années successives, et l'annuité de 10,000 que le département du Nord s'est également engagé à payer pendant 25 années.

ART. 2. La compagnie contracte en outre l'obligation spéciale de construire, à ses frais, des ponts dans les endroits où les communications qui existent maintenant seront coupées par le canal, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par les ouvrages nécessaires à la navigation.

Digitized by Google

Art. 3. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, gares, bassins, rigoles, réservoirs, à la pose des machines à vapeur sur un espace dont l'étendue sera limitée par l'administration, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par la compagnie sur ses propres deniers. La compagnie est mise aux droits du gouvernement, pour en poursuivre, au besoin, l'expropriation, conformément aux dispositions établies par les lois sur la matière, dans le cas où elle ne pourrait pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires.

Elle aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terre prescrits par les projets approuvés, moyennant tout dédommagement nécessaire et préalable.

Art. 4. Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômage d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par les concessionnaires.

Art. 5. La compagnie, pendant la durée des travaux, qu'elle exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, sera tenue cependant de se soumettre au contrôle de l'administration. Le contrôle ne s'exercera en aucune manière sur le détail de l'exécution des ouvrages; il n'aura d'autre objet que d'empêcher les concessionnaires de s'écarter des dispositions générales qui leur sont obligatoirement prescrites. Après l'achèvement des travaux, il sera procédé à leur réception par un commissaire que l'administration déléguera à cet effet, et qui sera chargé de reconnaître si la compagnie concessionnaire a rempli exactement les obligations qui lui étaient imposées. Il sera procédé, également en présence de ce commissaire, à la pose de repères fixes et invariables, à l'aide desquels on pourra s'assurer, en tout temps, si le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage reste constamment le même, et si la surface des eaux ne s'est point insensiblement relevée par l'exhaussement du fond de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

Art. 6. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte comme celle de la Deule, sauf les temps ordinaires du chômage, dont la durée ne pourra pas excéder six semaines. A cet effet, l'état du canal sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Les frais d'entretien et de réparations soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge de la compagnie.

Art. 7. Après l'achèvement des travaux, la compagnie fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral du canal et de ses dépendances. Il sera dressé en même temps, un état descriptif des ponts, aquéducs, écluses, etc., et autres ouvrages d'art qui doivent être établis en vertu des conditions du présent traité.

Les procès-verbaux de bornage, le plan cadastral et l'état descriptif, dûment arrêtés en double expédition, seront ajoutés aux annexes du présent traité, pour servir aux récolements qui pourront être faits lors des visites annuelles du canal, prescrites par l'article précédent.

Art. 8. Pour indemniser la compagnie des dépenses qu'elle s'engage à faire par les articles précédents et sous la condition expresse qu'elle en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède à perpétuité la jouissance du canal et de toutes ses dépendances.

Cette jouissance se compose de la perception des droits de navigation déterminés par le tarif annexé (déduction faite du rabais produit par l'adjudication), de l'exercice du droit de pêche, de l'ensemencement des digues et talus, et de la faculté de planter sur les francs-bords. Les plantations seront exploitées conformément aux réglements sur la coupe des arbres du domaine public.

La concession de ces divers avantages appartiendra à la compagnie qui consentira au plus fort rabais sur le tarif qui servira de base à l'adjudication.

Art. 9. Faute par la compagnie, après avoir été mise en demeure, d'avoir exécuté les travaux et les diverses obligations qu'elle contracte par la présente convention, elle encourra la déchéance, et une nouvelle adjudication sera ouverte sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés, des terrains acquis et payés.

La compagnie évincée recevra des nouveaux concessionnaires la valeur que l'adjudication aura déterminée pour ces ouvrages, matériaux et terrains.

Le cautionnement (ou la partie du cautionnement non encore restituée) demeurera acquis à l'État à titre de dommages et intérêts.

Digitized by Google

Art. 10. La compagnie s'oblige à porter, dans le mois qui suivra l'adjudication, au dixième du montant de l'estimation, le dépôt préalable qu'elle aura fait pour être admise à soumissionner; si, à l'expiration du mois, le dépôt n'est pas ainsi complété, la concession sera réputée nulle et non avenue, et la première somme déposée demeurera acquise au trésor royal à titre de dommages et intérêts.

Le complément du dépôt s'effectuera dans les valeurs prescrites pour le dépôt lui-même, et l'un et l'autre seront rendus par parties, à mesure que les travaux exécutés par les concessionnaires s'élèveront à des sommes équivalentes.

Art. 11. La compagnie pourra établir, à ses frais, des agents, tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations et la conservation des ouvrages.

Art. 12. L'impôt sera calculé en raison de la superficie qu'occuperont les biefs à ciel ouvert, et le montant en sera fixé dans les proportions assignées aux meilleures terres situées dans les communes que le canal traversera; les maisons éclusières et autres bâtiments seront assimilés aux propriétés bâties dans la localité.

Art. 13. Le volume d'eau que la compagnie sera tenue d'amener à Roubaix, sera de 2,000 mètres cubes (environ 100 pouces de fontainier), au moins par 24 heures, et aux époques des sécheresses.

Art. 14. La compagnie aura la faculté, en se conformant aux lois et réglements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à sa spéculation.

Les actes auxquels donnera lieu la formation de la société, ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

Art. 15. Le tarif des droits de péage, annexé au présent cahier des charges et signé par le concessionnaire, ne pourra être modifié que du consentement mutuel du gouvernement et du concessionnaire, et, dans tous les cas, il ne pourra être fait au dit tarif aucune augmentation qu'en vertu d'une loi.

Art. 16. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et la compagnie sur l'interprétation des clauses et conditions ci-dessus énoncées, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf le recours au conseil d'État.

Art. 17. Le présent acte ne sera passible, pour frais d'enregistrement, que du droit fixe d'un franc.

Art. 18. La concession ne sera valable et définitive qu'après la ratification par une ordonnance royale.

Paris, le 2 juillet 1825.

Le conseillier d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,

Becquey.

Approuvé par le ministre secrétaire d'État de l'intérieur,
Paris, le 2 juillet 1825.

Corbière.

No 5.

Déclaration du concessionnaire du canal de Roubaix, remise sur la demande de l'ingénieur en chef du waterstaat de la Flandre occidentale.

(24 octobre 1826.)

Le soussigné expose que, conformément aux pièces officielles ci-jointes, il ouvre un canal à grande navigation entre la Basse-Deule près Lille, et la frontière des Pays-Bas au-delà de Roubaix, près la ferme d'Avril sur le ruisseau de l'Espierre. Cette disposition résulte de la délibération de la commission mixte du 21 juin 1826, qui lui donne le droit d'ouvrir deux embranchements sur les villes de Tourcoing et de Lannoy, en passant, pour le second

Digitized by Google

embranchement, sur une portion du territoire des Pays-Bas, près de la dite ferme d'Avril, comme il est marqué au plan annexé à la dite délibération.

Le soussigné prend l'engagement, dans le cas où son canal serait prolongé par le gouvernement des Pays-Bas, jusqu'à l'Escaut, à l'endroit du village de l'Espierre, de donner gratuitement l'eau nécessaire à l'alimentation du dit canal des Pays-Bas, aux niveaux fixés par sa navigation.

Il promet qu'il n'établira aucune écluse entre la frontière des deux royaumes et la ville de Roubaix, dont l'intérêt, de cette manière, deviendra le même que celui des Pays-Bas, pour l'alimentation du dit canal.

Il s'entendra avec le gouvernement des Pays-Bas, pour que les chômages annuels aient lieu en même temps dans les deux royaumes.

Il fait ces promesses sous les restrictions suivantes :

1° Que le canal des Pays-Bas sera construit sur les mêmes dimensions que le sien, tant pour la largeur que pour le tirant d'eau et les dimensions d'écluses;

2° Que la chute d'eau à la première écluse des Pays-Bas, près la frontière, ne dépassera pas 3^{m},40;

3° Que l'alimentation qu'il promet sera uniquement dans le but de la navigation de la Marque à l'Escaut, et non pour toute prise d'eau ou autre canal qui pourrait y aboutir dans la suite;

4° Enfin que les écluses seront entièrement en maçonnerie.

Il ajoute que l'alimentation de son canal devant avoir lieu, dans les temps de sécheresses, par des machines à vapeur, et cette alimentation devant augmenter par l'ouverture du canal des Pays-Bas, il est dans ses intérêts que ce dernier canal soit navigable en 1829, afin de pouvoir créer, avec connaissance de cause, son premier établissement de machine à vapeur.

Pour assurer l'engagement pris par le présent acte, et pour servir de garantie, le soussigné offre de prendre un intérêt de 100,000 fr. dans la concession du dit canal des Pays-Bas, après toutefois qu'il aura eu connaissance des devis et du résultat de l'adjudication.

Fait à Lille, le 24 octobre 1826.

L. Brame.

N° 6.

Loi du 9 juillet 1836, *autorisant une nouvelle adjudication du canal de Roubaix, la concession comprenant le prolongement du canal jusqu'à la frontière belge.*

Au palais de Neuilly, le 9 juillet 1836.

Louis-Philippe, roi des Français,

A tous présents et à venir, salut :

Nous avons proposé, les Chambres ont adopté,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Le gouvernement est autorisé à procéder de nouveau, par la voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du canal de la Deule à Roubaix, déjà ordonnée par la loi du 8 juin 1825.

La concession comprendra le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge.

Art. 2. Cette concession sera de quatre-vingt-dix-neuf ans. Elle sera donnée au rabais sur le prix du tarif de la susdite loi, réduit d'un quart.

Art. 3. Le concessionnaire du canal sera mis en possession des travaux déjà faits et des terrains achetés pour leur continuation; mais il sera tenu de rembourser au sieur Brame, précédent concessionnaire, la valeur qui sera préalablement fixée par le ministre des travaux publics, d'après une expertise faite dans les formes déterminées par l'art. 56 de la loi du 16 septembre 1807.

Digitized by Google

Art. 4. Le concessionnaire sera tenu d'indemniser l'État, en principal, intérêts et frais, de toutes condamnations qui pourraient être prononcées en vertu de l'art. 11 de l'acte de concession du canal de la Sensée.

Le canal de Roubaix, depuis la Deule jusqu'à la frontière, est affecté à la garantie de la présente clause, et il sera pris hypothèque, au nom de l'État, sur ce canal.

La présente loi, discutée, délibérée et adoptée par la Chambre des pairs et par celle des députés, et sanctionnée par nous cejourd'hui, sera exécutée comme loi de l'État.

Donnons en mandement à nos cours et tribunaux, préfets, corps administratifs et tous autres, que les présentes ils gardent et maintiennent, fassent garder, observer et maintenir, et, pour les rendre plus notoires à tous, ils les fassent publier et enregistrer partout où besoin sera; et, afin que ce soit chose ferme et stable à toujours, nous y avons fait mettre notre sceau.

Fait au palais de Neuilly, le 9e jour du mois de juillet, l'an 1836.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce et des travaux publics,

Passy.

No 7.

Ordonnance royale du 21 *mars* 1837, *prescrivant, en exécution de la loi du* 9 *juillet* 1836, *une nouvelle adjudication du canal de Roubaix.*

Paris, 21 mars 1837.

Louis-Philippe, roi des Français,

A tous présens et à venir, salut :

Sur le rapport de notre ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce;

Vu la loi du 8 juin 1825, qui autorise le gouvernement à procéder à la concession du canal de Roubaix, département du Nord;

Vu l'ordonnance royale en date du 30 novembre 1825, qui approuve l'adjudication de cette concession au sieur Brame;

Vu la loi du 9 juillet 1836, qui autorise le gouvernement à procéder de nouveau, par voie de la publicité et de la concurrence, à la concession du canal de la Deule à Roubaix, en comprenant dans cette concession le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge;

Vu le procès-verbal d'expertise des travaux faits et des terrains achetés par le sieur Brame pour l'exécution du canal de la Deule à Roubaix, y compris le prolongement jusqu'à la frontière de Belgique, le dit procès-verbal commencé le 15 août 1836 et clos le 4 octobre suivant;

Vu l'avis du conseil général des ponts et chaussées, en date du 29 novembre 1836;

Vu le cahier des charges, approuvé le 20 de ce mois par notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Il sera procédé, conformément à la loi du 9 juillet 1836, à l'adjudication publique de la concession du canal de la Deule à Roubaix, y compris le prolongement de ce même canal jusqu'à la frontière belge.

Art. 2. L'adjudication aura lieu conformément au cahier des charges approuvé le 20 mars

Digitized by Google

courant, par notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce; elle sera passée au rabais sur le prix du tarif annexé à la loi du 8 juin 1825 et réduit d'un quart.

ART. 3. Le cahier des charges ci-dessus visé restera annexé à la présente ordonnance.

ART. 4. L'adjudication sera soumise à l'approbation de notre ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

ART. 5. Notre ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce est chargé de l'exécution de la présente ordonnance.

Fait au palais des Tuileries, le 21 mars 1837.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

N. MARTIN (du Nord).

Pour ampliation :

Le maître des requêtes secrétaire-général du ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

J. BOULAY.

N° 8.

Cahier de charges arrêté le 20 *mars* 1837, *pour la réadjudication de la concession du canal de Roubaix.*

ART. 1er. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, dans le délai de 3 ans, à dater de l'homologation de l'adjudication, tous les travaux nécessaires à l'achèvement du canal de la Deule à Roubaix, et au prolongement de ce canal, de Roubaix jusqu'à la frontière belge. Les travaux à faire seront exécutés dans les dimensions et suivant le profil des travaux déjà exécutés.

Quel que soit le montant des dépenses à effectuer et qu'elle qu'en puisse être la cause, le concessionnaire ne pourra s'en prévaloir pour réclamer aucune indemnité.

ART. 2. Le concessionnaire contracte, en outre, l'obligation spéciale de construire à ses frais des ponts dans les endroits où, par suite des travaux, les communications qui existent actuellement se trouveraient interceptées, et de rétablir et assurer, également à ses frais, l'écoulement de toutes les eaux dont le cours serait modifié par le fait de l'exécution des ouvrages du canal et de ses dépendances.

Les ponts fixes du canal auront entre les têtes la largeur ci-après exprimée, savoir : pour les routes royales, 8 mètres et 10 mètres aux abords des villes; 7 mètres pour les routes départementales et 5 mètres pour les chemins vicinaux. Dans les mêmes circonstances, les pentes aux abords ne pourront excéder respectivement 4, 5 et 6 centimètres par mètre. Il sera réservé entre l'intrados des voûtes, le dessous du tablier et la surface de l'eau dans le canal, un intervalle de $3^{m},50$ pour ne pas entraver le passage des bateaux chargés de marchandises encombrantes.

Si les ponts sont mobiles, ils auront des trottoirs et une seule voie charretière.

ART. 3. Le concessionnaire s'engage à exécuter tous les travaux suivant les règles de l'art et à n'employer que des matériaux de bonne qualité.

ART. 4. Pendant la durée des travaux, qu'il exécutera d'ailleurs par des moyens et des agents de son choix, ainsi que pour l'entretien et la réparation de ces mêmes travaux, le concessionnaire sera tenu de se soumettre au contrôle de l'administration. Ce contrôle ne s'exercera pas sur les détails de l'exécution des ouvrages; il n'aura d'autre objet que

Digitized by Google

d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des dispositions générales qui lui sont obligatoirement prescrites.

Art. 5. Tous les terrains destinés à servir d'emplacement au canal, à ses chemins de halage, à ses francs-bords, à ses écluses, gares, bassins, rigoles, réservoirs, à la pose des machines à vapeur sur un espace dont l'étendue sera limitée par l'administration, ainsi qu'au rétablissement des communications interrompues et des nouveaux lits des cours d'eau, seront achetés et payés par le concessionnaire. Le concessionnaire est mis aux droits du gouvernement pour en poursuivre au besoin l'expropriation, conformément aux lois, dans le cas où il ne pourrait pas conclure des arrangements amiables avec les propriétaires.

Art. 6. Le concessionnaire aura droit également de faire les emprunts et dépôts de terre nécessaires à l'exécution des projets approuvés.

Les indemnités pour occupation temporaire ou détérioration de terrains, pour chômages, modifications ou destruction d'usines, pour tout dommage quelconque résultant des travaux, seront également payées par le concessionnaire.

Art. 7. L'entreprise étant d'utilité publique, le concessionnaire est investi de tous les droits que les lois et réglements confèrent à l'administration elle-même pour les travaux de l'État. Il pourra en conséquence se procurer par les mêmes voies les matériaux de remblai et d'emprunt nécessaires à la confection de son canal ; il jouira, tant pour l'extraction que pour le transport des terres et matériaux, des priviléges accordés par les mêmes lois, aux entrepreneurs de travaux publics, à la charge par lui d'indemniser à l'amiable les propriétaires des terrains endommagés ou, en cas de non-accord, d'après les réglements arrêtés par le conseil de préfecture, sans que, dans aucun cas, le concessionnaire puisse exercer de recours à cet égard contre l'administration.

Art. 8. A mesure que les travaux seront exécutés dans les différents biefs, et que ces biefs et les écluses qui en dépendent pourront être livrés à la circulation, le concessionnaire est autorisé à percevoir immédiatement, dans l'étendue des parties où ces ouvrages seront terminés et reçus, les droits énoncés au tarif dont il est parlé ci-après.

La réception partielle de ces différents ouvrages ne dispensera pas de la réception générale prescrite par l'article suivant, et qui devra avoir lieu après l'exécution de la totalité de l'entreprise.

Art. 9. Lorsque les travaux seront complètement terminés, il sera procédé à leur réception générale, en présence des commissaires que l'administration désignera à cet effet, et qui seront chargés de reconnaître si le concessionnaire a bien rempli les obligations qui lui étaient imposées ; il sera procédé, également en présence des commissaires, à la reconnaissance et à la graduation des échelles métriques que le concessionnaire aura dû faire tracer préalablement sur les bajoyers d'amont et d'aval des écluses, et sur les culées des ponts, aquéducs, déversoirs, réservoirs, etc. Le point zéro de ces échelles correspondra à la profondeur prescrite pour le mouillage et, dans chaque bief, cette profondeur sera rapportée au buse des écluses et au radier des autres ouvrages d'art. Le but de cette mesure est de donner les moyens de s'assurer si, en tout temps, le canal est tenu à sa profondeur primitive, si le mouillage est constamment le même et si la surface des eaux ne s'est pas insensiblement relevée par l'exhaussement de la cunette au préjudice des propriétaires riverains.

Les procès-verbaux des commissaires devront être soumis à l'approbation du gouvernement.

Art. 10. Après l'achèvement des travaux, le concessionnaire fera faire à ses frais un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et de toutes ses dépendances. Il sera dressé en même temps un état descriptif des ponts, aquéducs, écluses, déversoirs et autres ouvrages d'art qui auront été établis conformément aux conditions du présent traité. Deux expéditions dûment certifiées des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, seront déposées, l'une au ministère des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, l'autre aux archives de la préfecture du département du Nord. Les frais de ces expéditions seront à la charge du concessionnaire.

Art. 11. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment tenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les cas de force majeure et les temps ordinaires de chômage, dont la durée ne pourra excéder deux mois chaque année.

L'état du canal sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

Digitized by Google

Les frais d'entretien, les réparations, soit ordinaires, soit extraordinaires, seront entièrement à la charge du concessionnaire.

Art. 12. Le concessionnaire sera assujetti aux règlements administratifs qui interviendront pour la police de la navigation.

Il sera tenu d'élire dans le département du Nord, un domicile auquel toutes significations lui seront régulièrement faites pour les actes qui se rattacheront à l'entreprise qui fait l'objet du présent cahier des charges.

Art. 13. Les frais de visite et de réception des travaux seront supportés par le concessionnaire.

Ces frais seront réglés par le directeur-général des ponts et chaussées et des mines, sur la proposition du préfet du département, et le concessionnaire sera tenu d'en verser le montant dans la caisse du receveur-général, pour être distribué à qui de droit.

Art. 14. Le concessionnaire sera mis en possession des travaux déjà faits et des terrains achetés pour leur continuation; les dits terrains et travaux mentionnés dans le procès-verbal d'expertise, dressé sous la date du 4 octobre 1836; mais il sera tenu de rembourser au sieur Brame, précédent concessionnaire, la somme de 1,687,000 fr., représentant la valeur des dits travaux et terrains.

Ce paiement aura lieu, sous peine de déchéance de la présente concession, dans l'année qui suivra l'adjudication de la concession, avec intérêts à partir du jour où le concessionnaire sera mis en possession des dits terrains et travaux. Le concessionnaire sera tenu en outre de payer, dans le mois qui suivra l'adjudication, entre les mains de MM. Davaine et de La Serre, la somme de 1,630 fr., à laquelle demeurent fixés les frais de l'expertise dont ils ont été chargés en exécution de la loi du 9 juillet 1836.

Art. 15. Le volume d'eau que le concessionnaire sera tenu d'amener à Roubaix sera de 2,000 mètres cubes (environ 100 pouces de fontainier) au moins par vingt-quatre heures, aux époques de sécheresses.

Art. 16. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui concède pour 99 ans, à dater du terme fixé par l'art. 1er pour l'exécution des travaux, la jouissance du canal et de ses dépendances.

Cette jouissance se composera de la perception des droits de péages, conformément au tarif annexé à la loi du 8 juin 1825, diminué d'un quart en exécution de l'art. 2 de la loi du 9 juillet 1836, et sauf le rabais qui résultera de l'adjudication; elle se composera aussi de l'exercice du droit de pêche et de la faculté de semer et de planter sur les talus, digues, levées et francs-bords du canal.

Les plantations seront exploitées conformément aux règlements sur la coupe des arbres du domaine public.

Le concessionnaire est autorisé à réclamer à son profit le bénéfice de l'application de l'art. 2 de la loi du 8 juin 1825, mais les instances et poursuites qu'il engagera à cet effet auront lieu entièrement à ses frais, risques et périls, et le gouvernement n'entend se charger vis-à-vis de lui d'aucune garantie quelconque.

Art. 17. La concession sera dévolue à celui des concurrents qui offrira le plus fort rabais sur les droits énoncés au tarif ci-dessus mentionné.

Art. 18. Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départementales ou vicinales, de canaux ou chemins de fer qui traverseraient la ligne du canal projeté, le concessionnaire ne pourra s'opposer à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et à la navigation du canal.

Toute exécution et toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation dans la contrée où est située le canal projeté ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à une demande en indemnité de la part du concessionnaire du canal qui fait l'objet de la présente concession.

Art. 19. Le concessionnaire établira à ses frais des agents tant pour la perception des droits que pour la surveillance des plantations et la conservation des ouvrages, la manœuvre des écluses, ponts mobiles, etc.

Digitized by Google

Les agents chargés de la manœuvre des eaux, ainsi que les pontonniers, seront commissionnés par l'administration.

Art. 20. Il aura la faculté, en se conformant aux lois et règlements sur la matière, de former une société pour la réunion des fonds nécessaires à l'entreprise.

Les actes auxquels donnerait lieu la formation de cette société, ne seront soumis, pour l'enregistrement, qu'au droit fixe d'un franc.

Art. 21. La contribution foncière à laquelle le canal et ses dépendances pourront être soumis, sera à la charge du concessionnaire pendant toute la durée de la concession.

Art. 22. Pour être admis à soumissionner, tout concurrent devra avoir fait préalablement, à la caisse du receveur-général du département du Nord, un dépôt de garantie de la somme de 300,000 fr. Cette somme pourra être déposée en numéraire ou en inscriptions de rente 5, 4, 4 $\frac{1}{2}$ ou 3 p. °/₀, en bons ou autres effets du trésor, avec transfert au profit de la caisse des dépôts et consignations de celles de ces valeurs qui seraient nominatives ou à ordre. Les inscriptions en rentes sur l'État seront admises, savoir : les rentes 3 p. °/₀ au cours de 75 fr., et les rentes 4, 4 $\frac{1}{2}$ et 5 p. °/₀ au pair.

Le dépôt de garantie de la soumission qui aura été admise, sera rendu au concessionnaire aussitôt qu'il aura satisfait aux obligations qui lui sont imposées par l'art. 14 du présent cahier des charges.

S'il n'a pas satisfait à ces obligations dans le délai fixé, il sera déchu, ainsi qu'il a déjà été dit, de la présente concession, et le cautionnement restera dévolu à titre de dommages et intérêts, moitié au sieur Brame, moitié au trésor public.

Le sieur Brame est dispensé du dépôt de garantie dont il s'agit, à raison des travaux faits et qui représentent bien au-delà de la somme exigée des autres concurrents.

Art. 23. A l'époque de l'expiration de la dite concession, l'État, par le fait seul de cette expiration, sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, dans la propriété des terrains désignés au plan cadastral mentionné dans l'art. 10 du présent cahier des charges. Le gouvernement reprendra immédiatement la jouissance du canal, de toutes ses dépendances et de tous ses produits.

Le concessionnaire sera obligé de remettre en bon état d'entretien le canal, les ouvrages d'art, chemins de halage, levées, bassins, gares, perrés et autres dépendances du canal. Dans les cinq dernières années qui précéderont le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Les arbres plantés sur les bords du canal ne pourront être abattus dans les dix dernières années de la concession.

Art. 24. Faute par le concessionnaire, après avoir été mis en demeure, d'avoir construit et terminé le canal dans le délai fixé par l'art. 1er, ou même d'avoir porté successivement ses dépenses à des sommes telles que le tiers du canal soit achevé au bout de la moitié du temps accordé pour la durée des travaux, et les deux tiers au bout des trois quarts du même temps; faute aussi par lui d'avoir rempli les diverses obligations qui lui sont imposées par le présent cahier des charges, il encourra la déchéance, et il sera pourvu, s'il y a lieu, à la continuation et à l'achèvement des travaux par le moyen d'une adjudication qu'on ouvrira sur les clauses du présent cahier des charges, et sur une mise à prix des ouvrages déjà construits, des matériaux approvisionnés et des terrains achetés. Cette adjudication sera dévolue à celui des nouveaux concessionnaires qui offrira la plus forte somme pour les objets compris dans la mise à prix. Les soumissions pourront être inférieures à cette mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra du nouveau concessionnaire, sous la réserve des droits à exercer par le sieur Brame, en vertu de l'art. 14 du présent cahier des charges, la valeur que l'adjudication aura ainsi déterminée pour les dits ouvrages, matériaux et terrains.

Si l'adjudication ouverte ainsi qu'il vient d'être dit, n'amène aucun résultat, une seconde adjudication sera tentée dans les mêmes formes et sur les mêmes bases, après un délai de six mois, et si cette seconde tentative reste également sans succès, le concessionnaire sera définitivement déchu. Les terrains achetés, les ouvrages exécutés, les matériaux approvisionnés seront vendus aux enchères publiques. Le prix de cette vente sera employé jusqu'à due

Digitized by Google

concurrence, à faire disparaître toute cause d'insalubrité ou de préjudice pour le pays, résultant des travaux exécutés. L'excédant, s'il en existe, sera remis au concessionnaire évincé, sauf les droits que des tiers pourraient avoir à exercer.

La présente stipulation n'est point applicable au cas où la cause de l'interruption et de la non-confection des travaux, proviendrait de force majeure dûment constatée.

Art. 25. Conformément à la loi du 9 juillet 1836, le concessionnaire sera tenu d'indemniser l'État en principal, intérêts et frais, de toutes condamnations qui pourraient être prononcées en vertu de l'art. 11 de l'acte de concession du canal de la Sensée.

Le canal de Roubaix, depuis la Deule jusqu'à la frontière, est affecté à la garantie de la présente clause, et il sera pris à cet effet hypothèque au nom de l'État sur le canal.

Art. 26. Les contestations qui pourraient s'élever entre l'administration et le concessionnaire sur l'exécution ou l'interprétation des clauses et conditions du présent cahier des charges, seront jugées administrativement par le conseil de préfecture du département du Nord, sauf recours au conseil d'État.

Présenté à l'approbation de M. le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce.

Paris, le 18 mars 1837.

Le conseiller d'État, directeur-général des ponts et chaussées et des mines,

Legrand.

Approuvé. Paris, le 20 mars 1837.

Le ministre secrétaire d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,

N. Martin (du Nord).

Digitized by Google

CANAL DE L'ESPIERRE.

Demande en concession du sieur F. CORBISIER, *et pièces de l'enquête.*

(Nos 9 A 28 INCLUS.)

No 9.

Demande formée le 20 *octobre* 1833, *par le sieur F. Corbisier, à l'effet d'obtenir la concession du canal de l'Espierre.*

A SA MAJESTÉ LE ROI DES BELGES.

SIRE,

Le soussigné Frédéric Corbisier, négociant, demeurant à Mons, tant en son nom qu'au nom de la compagnie qu'il représente, vient respectueusement prier Votre Majesté d'ordonner la mise en adjudication du canal de l'Espierre, après que l'avant-projet ci-joint, aura subi, suivant les formes prescrites par l'arrêté du 18 juillet 1832, l'enquête voulue par la loi du 19 du même mois.

Depuis plusieurs années, Sire, le commerce du Hainaut réclame le creusement de ce canal, qui, réunissant l'Escaut au canal français de Roubaix, ouvrirait à nos exportations une nouvelle route vers le centre du département du Nord. Déjà Votre Majesté a souvent entendu énumérer les avantages qu'offrirait au pays un travail si utile, dont l'exécution n'a été que trop long-temps arrêtée par la politique ombrageuse et mesquine du gouvernement déchu.

La houille est le plus puissant agent de l'industrie manufacturière des villes de Lille, Roubaix, Tourcoing et Lannoy, principaux foyers de production d'un des plus riches départements de France; l'extension que prennent chaque jour les fabriques dans ces localités, l'accroissement de population qui est la suite nécessaire d'un mouvement commercial si considérable, y font progressivement augmenter le besoin du combustible, de la chaux et de la pierre à bâtir.

La Belgique, Sire, pourrait seule fournir à la Flandre française ces trois objets de première nécessité, et cependant les houilles d'Anzin combattent encore avantageusement les charbons de Mons sur les marchés de cette province, où ceux-ci ne parviennent qu'après avoir suivi, par de longs détours de près de 30 lieues, une ligne de navigation extrêmement coûteuse; actuellement les charbons belges qui se consomment à Lille, à Roubaix et sur les bords de la Haute-Lys, ne peuvent fréquenter que la voie de la Scarpe ou celle de la Sensée, et la pierre et la chaux de Tournay n'ont d'autre route que les chaussées ordinaires. La lenteur et la cherté de ces communications arrêtent le développement dont est susceptible le commerce de ces différentes matières, et empêchent surtout l'agriculture de multiplier l'usage d'un engrais précieux.

Le canal de l'Espierre, partant de l'Escaut à la hauteur de Warcoing et allant rejoindre le canal de Roubaix, qui est déjà creusé jusqu'à la frontière, réduirait considérablement le trajet que les houilles de Mons ont à parcourir pour arriver à Lille, assurerait à ces houilles, à l'exclusion de celles d'Anzin, la consommation du combustible nécessaire aux nombreuses

Digitized by Google

usines de Roubaix et des environs, et procurerait aux carrières et aux fours à chaux de Tournay une économie notable sur les frais actuels de transport. Les conséquences d'un semblable résultat, Sire, n'ont pas échappé à l'œil pénétrant de Votre Majesté, et, plus d'une fois, elle a daigné témoigner l'intérêt qu'elle porte au projet qui lui est soumis aujourd'hui.

Enhardie par les dispositions bienveillantes de Votre Majesté et intimement convaincue qu'elle fait en cela un acte éminemment utile au pays, la compagnie que le soussigné représente, pressera de tous ses moyens l'exécution de ce projet auquel un ingénieur distingué du corps des ponts et chaussées, M. De Brock, a consacré de longues études.

Quels que soient les obstacles que des intérêts privés ou des préventions de localité pourraient susciter encore, la protection de Votre Majesté est d'un heureux augure pour le succès de l'entreprise, à laquelle cette compagnie désire se livrer.

Le soussigné, Sire, prie Votre Majesté d'agréer l'expression de son profond respect.

Mons, le 20 octobre 1838.

Fred. Corbisier.

CANAL DE L'ESPIERRE.

CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES. — AVANT-PROJET.

L'exécution du canal de l'Espierre doit être envisagée sous deux points de vue distincts.

Une première question à résoudre se présente d'abord :

« Si les Français ne prolongent pas le canal de Roubaix jusqu'à la Deule, le canal belge » présentera-t-il, par lui-même, des résultats tels que son exécution isolée puisse être profi- » table au pays et, par conséquent, à ceux qui consacreraient leurs capitaux à ce travail? »

Le charbon de Mons se paie à Roubaix, de 25 à 26 francs le tonneau ; si nous décomposons ce prix, nous avons le calcul suivant :

Prix au rivage de Mons	fr.	10 00
Droit d'entrée en France		4 00
Fret de Mons à Roubaix		9 50
Droit d'octroi et transport du bateau à l'usine (le canal ne va pas jusqu'à la ville).		2 00
Total	fr.	25 50

Par le canal de l'Espierre, le tonneau du même charbon, rendu à Roubaix, coûterait :

Au rivage de Mons.	fr.	10 00
Droit d'entrée		4 00
Fret de Mons à Warcoing dans l'Escaut		3 50
Fret de Warcoing à Roubaix, non compris le péage.		0 50
Droit d'octroi et transport du bateau à l'usine (le canal allant jusqu'à la ville.).		1 50
Total	fr.	19 50
Différence		6 00
Somme égale à celle ci-dessus	fr.	25 50

Il s'agit maintenant de rechercher de combien cette différence de 6 fr. devra être réduite par le péage destiné à couvrir la dépense du canal de l'Espierre, et par le péage qui sera perçu sur la branche du canal français, comprise entre la frontière de Roubaix.

Si le canal de l'Espierre s'exécute en grande section, il coûtera 1,100,000 francs; si, au contraire, la moyenne section est préférée, la somme à dépenser ne s'élèvera pas au-delà de 800,000 francs.

Les intérêts des fonds, l'entretien, l'exploitation du canal et la prime de gain de l'entrepreneur, ne peuvent être calculés au-dessous de 10 p. °/₀ du capital employé. Cela posé, dans la première hypothèse, le péage devra rapporter 110,000 fr., dans la seconde 80,000 fr.

Or, le transport annuel des houilles, pierres et chaux, qui se fait actuellement dans cette

Digitized by Google

direction, peut être évalué à 45,000 tonneaux, quantité qui est susceptible de s'accroître jusqu'à 55,000 et même jusqu'à 60,000 tonneaux, par une diminution sensible dans le prix du fret.

Si l'on suppose que le péage établi sur la partie française, monte à 50 centimes par tonneau, quelles que soient les éventualités de l'avenir, on reconnaîtra que le droit sur le canal belge devra être au moins de fr. 1-75 ; faisant l'application de ce taux aux trois chiffres indiqués ci-dessus pour le tonnage présumé, le produit serait ou fr. 78,750, ou fr. 96,250, ou enfin, fr. 105,000.

Nous avons vu que la différence de frais résultant de la nouvelle route, présenterait d'abord un chiffre de 6 fr. ; si nous en retranchons les 2 fr. de droits, il restera 4 fr. d'économie réelle, et, sans contredit, cette économie est suffisante pour déterminer une augmentation importante dans la consommation.

Ainsi, dans tout état de choses, le canal de l'Espierre peut être exécuté, même en grande section, jusqu'à Roubaix, d'une manière très favorable au pays, quel que soit, du reste, le sort réservé à la jonction du canal de Roubaix à la Deule.

La seconde question qu'il faut examiner, est celle-ci :

« Quels avantages le canal de l'Espierre procurerait-il au pays et à l'entrepreneur, si le canal » de Roubaix se prolonge jusqu'à la Deule ? »

Suivant nous, la réponse à faire à cette demande est subordonnée à la solution d'une question préalable, savoir : « La partie souterraine du canal de Roubaix sera-t-elle exécutée en grande » ou en moyenne section ? »

Ces travaux souterrains seront fort dispendieux et, avant de se déterminer à les entreprendre, les concessionnaires du canal examineront s'ils peuvent en espérer, non-seulement un intérêt raisonnable des sommes qu'il leur reste à dépenser, mais encore un certain intérêt, quelque modique qu'il soit, des frais considérables qu'ils ont déjà faits.

Le percement souterrain en grande section coûterait certainement deux cinquièmes de plus qu'en section moyenne. Si c'est celle-ci qu'on adopte, les eaux de la Marque suffiront pour l'alimentation ; dans l'autre cas, il faudra recourir à une alimentation artificielle, au moyen de machines à vapeur.

Par suite de ces diverses circonstances, les frais de transport, si l'on était forcé d'exécuter la grande section, augmenteraient nécessairement, pour aller de Roubaix à Lille, et le tonneau de houille ne se vendant, dans cette dernière ville, que de 25 à 24 fr., l'économie de 4 fr., qui est certaine pour Roubaix, pourrait se trouver réduite presqu'à rien, quand on arriverait sur le marché du chef-lieu du département du Nord.

Ces observations nous portent à croire que les concessionnaires français se prononceront pour la moyenne section, avec d'autant plus de raison que celle-ci serait fréquentée par des bateaux de 85 à 90 tonneaux, tandis que l'autre n'aurait jamais, comme la Deule et la Scarpe, que des bateaux du port moyen de 120 tonneaux.

Jusqu'à ce que l'alternative que nous venons d'exposer, ait fait place à une détermination définitive, il nous sera impossible d'assigner à la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à la Deule, un résultat précis pour ce qui regarde le canal de l'Espierre ; toutefois, nous osons dire d'avance que la préférence étant accordée à la moyenne section, nous pourrons suivre cette voie avec avantage pour nous rendre à Lille ; mais, dans la supposition contraire, la route actuelle serait à peu près aussi économique que la route nouvelle.

Quoi qu'il en soit, l'incertitude qui reste encore dans l'esprit de beaucoup de personnes, à cet égard, nous fait un devoir de demander que l'enquête qui doit avoir pour objet le canal de l'Espierre, s'ouvre sur le projet en grande section, avec cette condition cependant, que le concessionnaire aura la faculté de n'exécuter que la section moyenne, si la compagnie française du canal de Roubaix se décide en faveur de celle-ci.

AVANT-PROJET.

Grande section.

Le canal suivra la direction indiquée par les plans qu'en a dressés M. l'ingénieur en chef De Brock, légèrement modifiés vers l'Escaut, afin de le rapprocher des rivages de Warcoing.

Digitized by Google

Cette modification offre en outre l'avantage de faire arriver le canal dans l'Escaut à un point plus favorablement situé pour placer, lors de la canalisation de ce fleuve, le barrage qui, d'après les anciens plans, doit aider au dessèchement du marais d'Hérinnes.

Le tracé part de la frontière, à l'endroit où vient aboutir l'extrémité du canal de Roubaix, longe le ruisseau de l'Espierre qu'il coupe en plusieurs endroits, et arrive au-dessous de St-Léger; là, il quitte le milieu de la vallée, en appuyant légèrement à gauche, pour aller atteindre l'Escaut près des rivages de Warcoing.

Un redressement de la rivière devra avoir lieu en cet endroit.

Le canal aura 10 mètres de largeur au plafond, avec des digues dont les talus auront $\frac{7}{4}$ à l'intérieur et $\frac{6}{4}$ à l'extérieur; le chemin de halage aura 4 mètres de largeur.

Dans les déblais, les talus des berges seront de 5 sur 4.

Les digues seront bordées à l'extérieur, d'une berme et d'un contre-fossé servant à leur conservation et à l'assèchement des terrains riverains.

Il sera pratiqué dans le dernier bief une gare ayant 250 mètres de longueur et 30 mètres au plafond.

Le canal dont la longueur sera de 8,550 mètres environ, et dont la pente totale sera de 7m,80, depuis l'étiage de 2 mètres au-dessus du plafond du canal de Roubaix exécuté à la frontière, jusqu'à celui de la navigation de l'Escaut à Warcoing, sera partagé en deux biefs, le premier ayant 3,800 mètres de longueur et le second 4,750 mètres.

Les écluses, au nombre de trois, auront 2m,60 de chute chacune.

La canalisation de l'Escaut, que la navigation et le commerce réclament depuis long-temps, exigeant une écluse ou un barrage à la hauteur de Warcoing, on a supprimé la quatrième écluse du projet de M. l'ingénieur en chef De Brock : cette écluse, qui se trouverait sans chute lors des jours de navigation, serait plus avantageusement placée dans l'Escaut même.

Il ne résultera de cette suppression aucun inconvénient, le passage des bateaux à la troisième écluse ne devant avoir lieu qu'aux jours ordinaires de navigation.

Il y aura sur le canal huit ponts pour rétablir les communications interrompues : quatre ponts-levis isolés, deux ponts sur écluse et deux ponts pour les piétons.

Les écluses auront, ainsi que leurs portes, 5m,20 de largeur entre les bajoyers; elles seront construites sur les dimensions respectives adoptées pour le canal de Pommeroeul à Antoing et suivant les plans de M. l'ingénieur en chef De Brock.

Les écluses auront des réservoirs et des portes antérieures pour l'économie des eaux.

Il sera établi des ponts, ponceaux et aquéducs en nombre suffisant pour assurer en tout temps le libre écoulement des eaux.

On élèvera dans le ruisseau de l'Espierre, au-dessus de la première écluse, un barrage pour le rehaussement des eaux de ce ruisseau, qui seront jetées dans le bief du canal, au moyen d'une prise d'eau avec vanne.

En attendant qu'elle provienne de la Marque, l'alimentation du canal aura lieu à l'aide de deux machines à vapeur. La première, de vingt chevaux, sera placée à l'Escaut dont elle élèvera les eaux à 6 mètres de hauteur; la seconde sera établie au pied de la première écluse, aura une force de dix chevaux et élèvera les eaux à 2m,80 de hauteur.

Les eaux de l'Escaut seront conduites au deuxième bief, dans une rigole qui aura 75 centim. au plafond et 1m,50 de profondeur; les talus auront 45 degrés.

Le chemin de halage, au pied de la rigole, n'aura que 2 mètres de largeur.

Moyenne section.

Si la moyenne section était adoptée, le canal aurait au plafond 6 mètres de largeur, avec des digues dont les talus auraient 7 sur 4 à l'intérieur et 6 sur 4 à l'extérieur. Le chemin de halage serait large de 4 mètres.

La gare à pratiquer dans le dernier bief, n'aurait que 20 mètres de plafond.

Les écluses et les portes auraient 3 mètres de distance entre les bajoyers; il y aurait 22m,50 de longueur entre les buscs d'amont et d'aval; les écluses seraient munies de réservoirs.

Les ponts auraient 3m,20 de largeur entre les garde-fous.

Les syphons, ponceaux, aquéducs, prises d'eau, seraient les mêmes que pour la grande section.

Digitized by Google

La moyenne section ne demandant pas autant d'eau que celle-ci, deux machines à vapeur, l'une de douze chevaux et l'autre de six, suffiraient pour l'alimentation du canal.

Si, au moment de l'exécution, le concessionnaire, à cause des circonstances d'alors, trouvait bon de construire une quatrième écluse, il en aurait la faculté.

ÉTAT SOMMAIRE DE LA DÉPENSE.

Grande section.

1° Expropriations :

	Hectares.	Ares.			
Terres labourables. . . .	33	14	à 5,000 fr.	fr. 165,700	
Prairies	8	90	à 5,500	48,950	
Jardins et vergers	2	42	à 6,000	12,920	
	44	46			
Indemnités particulières				10,000	
Total des expropriations				fr.	237,570
2° Terrassements, indemnités comprises :					
Déblais pour la formation des dignes, 200,000 mètres à 50 c.				100,000	
Terres à déposer, 150,000 mètres à 80 cent.				120,000	
Terres à emprunter, 70,000 mètres à 1 fr.				70,000	
Total des terrassements					290,000
3° Ouvrages d'art :					
Trois écluses avec réservoir double, économisant un tiers des eaux, à	90,000			270,000	
Trois maisons éclusières. . . .	4,000			12,000	
Quatre ponts-levis isolés . . .	10,000			40,000	
Deux ponts fixes sur écluse . .	8,000			16,000	
Deux petits ponts tournants. .	4,000			8,000	
Cinq syphons	4,000			20,000	
Un grand pontceau	5,000			5,000	
Trois pontceaux.	3,000			9,000	
Cinq aquéducs	1,200			6,000	
Barrage et prise d'eau avec vanne				6,000	
Total des ouvrages d'art					392,000
4° Alimentation :					
Une machine à vapeur de vingt chevaux, placée près de l'Escaut, et une de dix chevaux, placée près de la première écluse, y compris bâtiments et réservoirs				75,000	
Canal de conduite entre la première et la seconde écluse . .				35,000	
Total de l'alimentation					110,000
Ensemble.					1,029,570
5° Imprévu.					70,430
Total général.				fr.	1,100,000

ÉTAT SOMMAIRE DE LA DÉPENSE.

Moyenne section.

1° Expropriations :

	Hectares.	Ares.			
Terres labourables. . . .	24	00	à fr. 5,000	fr. 120,000	
Prairies	4	90	à 5,500	26,950	
Jardins et vergers	2	50	à 6,000	15,000	
	31	40			
Indemnités particulières				10,000	
Total des expropriations				fr.	171,950

Digitized by Google

Report. . . . . fr.		171,950
2° Terrassements, indemnités comprises :		
Déblais pour la formation des digues, 200,000 mèt. à 50 c. .	100,000	
Terres à déposer, 100,000 mètres à 80 cent.	80,000	
Terres à emprunter, 70,000 mètres à 1 fr.	70,000	
Total des terrassements		250,000
3° Ouvrages d'art :		
Trois écluses avec réservoir double à . . 50,000	150,000	
Trois maisons éclusières 4,000	12,000	
Quatre ponts-levis isolés. 7,000	28,000	
Deux ponts fixes sur écluse 4,000	8,000	
Deux petits ponts fixes 2,000	4,000	
Cinq syphons 4,000	20,000	
Un grand pontceau 5,000	5,000	
Trois pontceaux. 3,000	9,000	
Cinq aquéducs 1,200	6,000	
Barrage et prise d'eau avec vanne	6,000	
Total des ouvrages d'art		248,000
4° Alimentation :		
Une machine de douze chevaux, placée près de l'Escaut, et une de six chevaux, mise au pied de la première écluse, y compris bâtiments et réservoirs.	55,000	
Canal de conduite entre la première et la seconde écluse . .	35,000	
Total de l'alimentation.		90,000
Ensemble		759,950
5° Imprévu.		40,050
Total général . . . . . fr.		800,000

RÉSUMÉ.

Nous n'avons qu'indiqué succinctement les avantages généraux que le canal de l'Espierre doit offrir au commerce du royaume, mais, à cet égard, nous nous en référons aux développements contenus dans l'excellent mémoire que M. l'ingénieur en chef De Brock a joint à son projet.

La communication nouvelle sera, surtout pour le Hainaut, un bienfait inappréciable.

Pour transporter les houilles de Mons aux consommateurs de Lille, de Roubaix, de Tourcoing, etc., les bateliers s'empresseront de choisir une route plus courte, plus facile et moins coûteuse que celles qui leur sont ouvertes aujourd'hui; de là s'ensuivra nécessairement une diminution dans le prix du fret et, par conséquent, un accroissement dans l'exportation de ce combustible.

Les résultats à espérer pour la chaux et la pierre de Tournay, sont, comparativement, bien plus importants encore, car, pour ces denrées, le canal projeté ne sera pas simplement une navigation meilleure substituée à une navigation déjà existante, ce sera la navigation la plus parfaite que les localités puissent permettre, remplaçant le mode défectueux des transports par terre.

Il est, en outre, une autre conséquence de l'exécution du canal de l'Espierre, qui est toute d'intérêt général. C'est que la navigation qui, entre Mons et Lille, se fait actuellement sur le territoire français, va se reporter presqu'entièrement à l'intérieur de la Belgique. Quel que soit leur point de départ, en quittant le département du Nord, les mariniers, pour le retour de leurs bateaux vides, renonceront indubitablement à passer par Condé pour suivre la voie plus directe du canal d'Antoing sur laquelle ils trouveront à la fois économie de temps et économie de frais.

Quant au mode d'exécution, si des raisons puissantes militent pour la grande section, des motifs bien concluants peuvent aussi être invoqués en faveur de la section moyenne.

D'un côté, la faculté d'employer tous les bateaux qui font maintenant le service de notre

Digitized by Google

navigation intérieure ; le tonnage considérable de ces bateaux, leurs frais de halage qui sont proportionnément moindres ; le prix de leur fret qui doit en devenir plus modique, etc. ;

De l'autre, la facilité de placer un chargement de quatre-vingts tonneaux plutôt qu'un chargement plus fort ; la réduction dans les dépenses nécessitées par les travaux du canal, par son percement souterrain, par son entretien, par son alimentation, etc. ; la diminution qui en résulterait dans le taux du péage ; le peu de différence qu'il y a entre le port de quatre-vingts tonneaux et le port moyen des embarcations qui fréquentent en ce moment les diverses branches de navigation du département du Nord, etc.

Quelle que soit la solution qu'amènera l'enquête sur ce point, une circonstance indépendante de la volonté du gouvernement belge domine inévitablement l'examen de la question : c'est la résolution que la compagnie française du canal de Roubaix prendra relativement à la dimension du souterrain qui lui reste à construire.

Pour nous, selon ce qui sera décidé par le roi, nous nous engageons indifféremment à construire le canal de l'Espierre en grande ou en moyenne section, conformément à l'avant-projet et aux devis qui précèdent, moyennant l'autorisation de percevoir, pendant un terme de quatre-vingt-dix ans, sur ce canal, un péage de fr. 1-75 par tonneau de houille, chaux, pierres, cendres, bois, foin, etc.

Mons, le 20 octobre 1833.

Frèd. Corbisier.

N° 10.

Avis du conseil communal de Tournay, du 18 *janvier* 1834, *en faveur du canal de l'Espierre.*

Monsieur le Gouverneur,

Le conseil de la ville a, dans sa séance du 18 courant, porté son attention sur le projet de jonction de l'Escaut à la Deule, par un canal qui, prenant eau dans l'Escaut vers Warcoing, se dirigerait sur Roubaix, pour communiquer avec le canal français, déjà presqu'achevé, de Roubaix à la Deule.

Il n'y a qu'une voix sur les avantages immenses d'une telle communication, sous le triple rapport de l'intérêt local, de l'intérêt provincial et de l'intérêt général : le conseil a arrêté que son vœu pour la prompte réalisation du projet serait transmis, par votre intermédiaire, Monsieur le Gouverneur, à la commission d'enquête qui doit se réunir mardi prochain à Mons, pour délibérer sur cette importante question ; le conseil avait même estimé convenable d'envoyer un ou plusieurs délégués à cette assemblée, pour autant qu'ils pussent y être admis.

Une plus grande facilité de transport de nos chaux, de nos pierres, de nos grès, de nos bois et de nos foins vers des points de forte consommation, voilà l'intérêt local de Tournay, de sa banlieue, de Basècles, de Péruwelz, Blaton, etc., et il est constant que la diminution du fret doit énormément contribuer à accroître cette consommation.

La même considération milite en faveur des charbonnages de Mons et au-delà : ainsi se trouve intéressée à l'exécution du canal de Roubaix, la majeure partie de la province de Hainaut.

La seule exploitation de la houille en Hainaut, forme dans l'État une branche d'économie politique tellement importante, que l'accroissement de l'exportation rentre dans l'intérêt général du royaume tout entier.

Nous n'abuserons pas de la faculté de motiver notre réclamation en nous livrant à tous les développements dont la matière est susceptible ; nous ne ferions, très probablement, que ressasser ce qui aura été exposé d'ailleurs sans procurer de nouvelles lumières.

Nous nous bornons donc, organes du conseil de la ville de Tournay, à répéter qu'il n'est

Digitized by Google

qu'une voix dans toute notre circonscription sur les bienfaits que nous promet la communication dont s'agit.

Nous nous abstenons de rencontrer une opposition qui apparaît chez des compatriotes, en dehors des limites de la province; l'on ne comprend réellement pas ici comment il serait possible de justifier une prétention dont le langage est : *vous autres producteurs du Hainaut, qui pouvez doubler vos exportations vers la Flandre française, en vous créant un chemin plus court sur votre propre territoire, vous passerez par le nôtre, sauf à quadrupler le trajet et la dépense.*

C'est en effet à quoi se réduit tout l'esprit de l'opposition dont nous voulons parler, et la commission d'enquête en fera certainement bonne justice.

Quant à la grande navigation vers Dunkerque, par le Bas-Escaut et les canaux de Bruges et de Nieuport, elle conservera tous ses avantages et va même les voir accroître par les travaux d'amélioration qui seront incessamment exécutés vers Nieuport.

Agréez, s'il vous plaît, Monsieur le Gouverneur, l'hommage de nos sentiments respectueux.

Le bourgmestre,

D. Debaets.

N° 11.

Pétition souscrite à Mons et à Gand, le 10 *et le* 16 *février* 1834, *par un grand nombre de bateliers, en faveur du canal de l'Espierre.*

Monsieur le Gouverneur,

Les bateliers soussignés, fréquentant habituellement les rivières, les fleuves et les canaux de la Belgique, des départements du Nord et du Pas-de-Calais, ayant eu connaissance de la décision ministérielle, en date du 28 janvier dernier, viennent avec confiance soumettre leurs observations sur les avantages du projet du canal de l'Escaut, depuis Warcoing jusqu'à la frontière pour arriver à Roubaix.

L'état de misère dans lequel se trouve un grand nombre des mariniers belges et français, peut être attribué aux péages énormes, aux droits de navigation, ainsi qu'aux frais considérables auxquels ils sont, pendant le cours du voyage, obligés, soit par la navigation de la Scarpe, soit par le canal de la Sensée dans le département du Nord.

Toutes ces charges établies à leur entrée sur le territoire français à Condé, ont été imposées pour augmenter le droit d'entrée et, par suite, pour renchérir les charbons de Mons avant leur arrivée à Valenciennes ou jusques à Mortagne à l'embouchure de la Scarpe (1).

Ce sont les mêmes causes qui ont fait naître la pensée de rendre le principal commerce de houille du Hainaut indépendant du transit français par Condé. C'est pour toutes les charges qui nous étaient imposées au passage de ce territoire, que le gouvernement précédent a fait exécuter le canal de Pommerœul à Antoing; mais ce canal était à peine livré à la navigation, qu'une grande partie des droits qui avaient motivé son exécution furent abolis en France, et nous reconnûmes bientôt que le système suivi pour sa concession, était onéreux, injuste et devenait plutôt une affaire d'argent qu'une protection et une indépendance pour les consommateurs de houilles à l'intérieur.

En effet, pour parcourir une longueur de 25,000 mètres sur ce nouveau canal, il coûtait, avant la révolution, pour un bateau du port commun de 230 tonneaux environ, 420 fr. ou 15 p. °/₀ de la valeur moyenne de la cargaison.

Un droit si élevé nous fit bientôt regretter l'ancienne route par Condé, et, malgré la dimi-

---

(1) *Voir* le tableau qui indique tous les droits et les péages, pag. 85.

Digitized by Google

nution de la moitié de ce droit, qui eut lieu par un acte de justice de la part du gouvernement provisoire, il nous coûte encore au moins 200 francs pour le parcourir, tandis que, pour les deux lieues de transit par le territoire français, il ne coûterait que 90 francs pour le même chargement et pour le même tonnage.

A tant de droits et de péages qui nous sont imposés pour arriver à Lille, il faut ajouter la navigation lente et coûteuse de la rivière de la Scarpe, le temps et les haleurs qu'il nous faut pour la remonter jusqu'à Douay, et ensuite le mauvais état des écluses et des ponts que l'on ose à peine manœvrer.

Il arrive assez souvent, dans le courant d'une année, que cette rivière n'est pas praticable ; alors nous sommes forcés à remonter l'Escaut supérieur, depuis Condé par Valenciennes jusqu'à Bouchain, de parcourir les canaux de la Sensée et de la Haute et Basse-Deule, sur lesquels nous sommes rançonnés de mille manières et obligés de payer sur ces canaux, pour l'enfoncement permis de 1^{m},20, comme si nos bateaux naviguaient à charge pleine.

La durée du voyage, par l'une ou par l'autre de ces deux voies, pour arriver à Roubaix et retourner au point de départ, est d'environ cinquante jours. Ce n'est donc pas les charges seules qui nous accablent, c'est encore la perte du temps qui nous ruine.

Nous ne saurions éprouver tous ces inconvénients par une navigation belge partant du canal de Mons à l'Escaut jusqu'à Warcoing, et de ce dernier endroit à Lille, par le canal de Roubaix; c'est un trajet beaucoup plus court et moins dispendieux que par la Scarpe et par la Sensée, dégagé d'entraves, qui nous permettra de haler, à l'aide de nos enfants, nos bateaux chargés et vides jusqu'à Lille ; par cette voie, les consommateurs obtiendront une diminution dans le prix du fret par l'augmentation de la charge et du tirant d'eau. Tels sont les avantages à obtenir par cette intéressante communication, attendue depuis si long-temps pour conserver aux charbons belges la consommation du département le plus industriel de la France, que la compagnie d'Anzin cherche à lui ravir depuis long-temps.

On parle aussi d'un second projet qui aurait pour but de lier l'Escaut à la Lys vers Menin, et de nous faire arriver, dit-on, par cette communication intérieure, à Lille; nous ne pouvons y croire, ce serait augmenter le mal dont nous voulons nous sublever en délaissant la Scarpe, ce serait imposer la houille par de nouveaux droits pour couvrir cette dépense considérable, que nous considérons comme inutile, puisque cette jonction des deux rivières, au lieu de diminuer les charges, ne ferait que les aggraver par un long détour. D'ailleurs il est un principe tout naturel qu'en navigation comme pour tous les roulages, le plus court chemin est celui préféré.

On dit aussi que cette jonction sera suivie d'un canal qui communiquera de Menin à Ypres et de ce dernier endroit à Furnes, pour arriver à Dunkerque.

Nous ne pourrions qu'applaudir à ce projet, si nous pouvions parcourir ces nouvelles communications avec autant d'assurance et avec aussi peu de frais que les beaux canaux de Bruges, d'Ostende et de Nieuport, que nous n'abandonnerons jamais, tant cette belle navigation nous est avantageuse, libre et peu coûteuse.

Nous nous résumons, en demandant la navigation du canal de l'Espierre, parce que cette communication vers Lille par Roubaix est d'un avantage immense sur la navigation de la Scarpe et de la Sensée, parce que c'est la voie la plus courte et la moins coûteuse, parce que nos bateaux pourront arriver à pleine charge et avec moins de frais dans le département du Nord; parce qu'enfin, il doit s'ensuivre une augmentation dans la consommation du combustible et, par conséquent, plus de voyages à faire.

Nous avons l'honneur d'être avec respect, etc.

Mons et Gand, les 10 et 16 février 1834.

(Suivent les signatures.)

Digitized by Google

Bateau chargé du port de 230 tonneaux, parti du canal de Mons à Condé, passant par Condé et arrivé à l'écluse d'Antoing.

Pour les haleurs, depuis l'écluse de Malmaison jusqu'à Condé	fr. 5 00
Péage dû au concessionnaire au passage de l'écluse de Gœulzin, à raison de 3 centimes par tonneau à charge et de 1 $\frac{1}{2}$ centime à vide, conformément à l'ordonnance royale du 22 mars 1827; pour 230 tonneaux à charge	6 60
Pour traverser la ville de Condé	4 00
Droit de navigation intérieure, à raison de 3 centimes au tonneau, conformément à la lettre de M. le préfet du Nord, en date du 29 mars 1827	6 60
Péage dû au même concessionnaire au passage de l'écluse de Rodignies, à raison de 4 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau à charge, conformément à la même ordonnance du 22 mars 1827	10 35
Pour salaire et nourriture de deux ouvriers à la descente de Condé vers Antoing.	12 00
Total des droits et frais pour un bateau passant à charge	fr. 44 55

Le même bateau montant à vide sur le canal de Mons à Condé.

Pour les haleurs d'Antoing jusqu'à la limite de France	fr. 10 00
De la limite jusqu'à Condé	6 00
Péage à l'écluse de Rodignies, à raison de 2 $\frac{1}{2}$ centimes	5 18
Droit de navigation intérieure	9 20
Droit au passage de la ville de Condé	2 00
Péage à l'écluse de Gœulzin, à raison de 1 $\frac{1}{2}$ centime	3 45
Pour un aide-ouvrier depuis Condé jusqu'à Malmaison	2 00
Descente et remonte ensemble	fr. 82 38

Bateau chargé de 230 tonneaux, sorti du canal de Mons à Condé et parcourant le canal d'Antoing, pour arriver à l'écluse de ce nom dans l'Escaut.

Pour 230 tonneaux à charge, à raison de 26 cents par tonneau ou 59 c. $\frac{78}{100}$ . .	fr. 136 29
Pour salaire et nourriture d'un aide-ouvrier, depuis l'embouchure jusqu'à la sortie du canal d'Antoing	9 00
Pour salaire des haleurs	17 00
Pour deux ouvriers à la descente dans l'Escaut jusqu'à l'écluse d'Antoing . .	6 00
Total des frais pour un bateau descendant à charge	168 29

Le même bateau parcourant à vide le même trajet.

Depuis l'écluse d'Antoing jusqu'à la 18e écluse du canal.	4 00
Deux hommes pour aider à la remonte des bateaux jusque dans le canal de Mons.	4 00
Pour péage à la remonte du bateau vide, à raison de 7 cents par tonneau. . .	34 06
Total des frais et droits pour le canal d'Antoing . . .	210 35
Frais et droits par Condé.	82 85
Différence en faveur du passage par Condé . . . fr.	137 97

N° 12.

Observations de la chambre de commerce de Courtray, du 20 février 1834, contre le projet du canal de l'Espierre.

Monsieur,

Le dépôt de l'avant-projet du canal de jonction de l'Espierre à celui de Roubaix étant fait aux bureaux du gouvernement à Bruges, d'après le contenu de la missive du 14 oct, 3e divi-

Digitized by Google

sion, n° 2342, la chambre de commerce de Courtray se trouve forcée, autant par sa conviction puisée dans le bien-être de notre province, que par le vœu général de cet arrondissement et l'intérêt même de toute la Belgique, de combattre ce projet.

Ce projet, dans le point de vue général, nuira beaucoup à la navigation intérieure des deux Flandres; il portera un immense préjudice aux fabriques de ces deux provinces, et le principe de son établissement, comme canal de débouché vers la France, n'est aucunement nécessaire, puisque les différents débouchés actuels suffisent.

En effet, si le projet s'exécute, nous avons non-seulement la crainte, mais la certitude que nos canaux intérieurs ne soient lésés dans leurs intérêts les plus vifs; c'est ainsi que les canaux de Furnes, de Nieuport, le canal de Bruges à Ostende, la rivière le Dyser (de Dixmude à Nieuport), l'Escaut même, à partir de l'Espierre jusqu'à Audenarde et Gand, la Lys par Courtray, qui tous jouissent actuellement du bénéfice d'une grande navigation intérieure vers la France et les ports de mer, depuis des temps immémoriaux, et qui ont fixé et construit leurs établissements le long de ces rives, souffriront beaucoup et courront risque de perdre une très grande partie de ce qui constitue leur navigation et de ce qui pourvoit à leur entretien par les péages.

Le canal sur Roubaix nuirait à nos exportations maritimes; et en effet, le charbon de terre se transporte actuellement par nos canaux, rivières et fleuves jusqu'à Ostende, Nieuport et Anvers, et de là vers Dunkerque et autres ports de France; tandis que le nouveau canal de Roubaix conduirait par les canaux de l'intérieur de la France, à un prix plus avantageux, vers Dunkerque et, de là, dans d'autres ports; ce qui serait évidemment une perte pour notre commerce maritime.

Un mal bien autrement incalculable et qui sera la suite de l'exécution d'un tel projet, c'est que, vu la proximité des lieux (d'Espierres à Roubaix, France) le charbon de terre se livrera à meilleur marché aux fabriques de Roubaix et environs (fabriques rivales des nôtres), qu'aux fabriques des deux Flandres; et partant, que les machines à vapeur de la populeuse ville de Gand, et ses fabriques comme celles de Courtray, en un mot, tout l'intérieur de la Belgique, seront sacrifiées à l'industrie étrangère, qui, recevant à meilleur compte la houille, trouvera ainsi un élément de plus pour prospérer à nos dépens, et nous faire perdre la possibilité d'une concurrence que notre gouvernement devrait stimuler et protéger. Il est certain que l'exportation par Roubaix devenant plus facile et moins coûteuse que par les débouchés actuels, le prix du charbon de terre baissera sur la ligne du Nord en France, et haussera en Belgique, ce qui portera un immense préjudice aux fabriques de Gand et à celles de Courtray, qui naguères se sont même plaintes des droits d'octroi sur ce combustible.

Depuis long-temps quelques spéculateurs avides, qui s'entendaient avec les entrepreneurs du canal français de Roubaix, déjà même creusé jusqu'à notre frontière, ont en vain, sous le gouvernement déchu, demandé un prolongement jusqu'à l'Escaut en Belgique; ils ont redoublé d'efforts sous le gouvernement actuel; tous les moyens, tous les ressorts ont été employés pour réussir dans ce projet antinational, qu'on a qualifié de simple canal de débouché; mais cette qualification n'est qu'une dérision, quand on sait, comme il est matériellement vrai, que les quatre débouchés actuels vers la France suffisent, ce sont : 1° celui par Condé sur l'Escaut; 2° celui par la Scarpe à St-Amand; 3° par la Lys à Menin, et 4° par Furnes sur Dunkerque.

La France protège son industrie et son commerce, et, par une politique sagement égoïste, ne concède rien ou peu à la Belgique. La France veut le canal de jonction de l'Escaut au canal de Roubaix, elle en paiera même les frais, soit directement soit indirectement; et voilà ce que quelques spéculateurs intéressés convoitent; ce n'est point l'intérêt général, qui n'est que leur prétexte, c'est leur intérêt privé qui les meut et les ramène en tous sens, un peu en public, beaucoup à l'ombre et sous des formes différentes; mais le masque étant levé et l'intérêt privé mis à nu, le gouvernement, qui doit calculer les intérêts présents et futurs de la nation, et ne pas sacrifier deux provinces, pour favoriser une portion d'une autre, ne peut se méprendre.

La chambre de commerce a fait connaître depuis grand nombre d'années, tous les désavantages commerciaux, tous les désastres publics, que ce prétendu canal de débouché sur Roubaix déverserait sur les Flandres; elle l'a énergiquement prouvé dans ses rapports et mémoires, et notamment encore le 13 septembre 1831, dans son mémoire au rapport du conseil des ponts et chaussées réuni par le ministre de l'intérieur en 1831; la chambre pouvait espérer qu'elle

Digitized by Google

aurait été consultée sur l'avant-projet du canal de Roubaix, comme le veulent le sens et les termes formels de l'art. 8 de l'arrêté du roi du 18 juillet 1832; c'est donc à la hâte qu'elle dépose la présente protestation contre le principe et le projet de ce canal, vous priant, Monsieur le Gouverneur, de vouloir la faire parvenir au département de l'intérieur.

Recevez, Monsieur le Gouverneur, l'expression de notre haute considération.

Courtray, 20 février 1834.

Le secrétaire, BIRBUYCK.

Le président, FR. VAN RUYBEKE.

N° 13.

Réclamation de la régence de Courtray, du 26 février 1834, *contre le projet du canal de l'Espierre.*

MONSIEUR,

Nous avons pris communication de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, en date du 30 janvier dernier, qui ordonne le dépôt à l'inspection du public de l'avant-projet du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix; cet arrêté nous est parvenu avec votre circulaire du 1er février, n° 2342, inséré dans les actes de la province, fol. 50.

Nous n'entrerons pas dans de longs développements pour établir les funestes effets de ce projet. Déjà depuis long-temps, les chambres de commerce d'Ypres et de cette ville l'ont victorieusement constaté dans différents mémoires qui sont l'expression sincère des véritables intérêts de la Belgique. Aussi ont-elles réussi à écarter jusqu'ici l'exécution d'un plan conçu dans le seul but de favoriser quelques concessionnaires et actionnaires avides, aux dépens de plusieurs branches importantes du commerce de ce pays.

Mais, dans les circonstances actuelles, nous croirions manquer à nos devoirs, si nous négligions de nous associer aux efforts des deux chambres de commerce ci-dessus, et à ceux de presque toutes les villes et grand nombre de communes de la Flandre occidentale, pour affirmer avec elles, que l'exécution du projet en question, déjà depuis long-temps flétri du nom d'antinational, entraînerait nécessairement à sa suite la perte d'une bonne partie de la navigation intérieure et même extérieure des Flandres, en même temps qu'il porterait le coup le plus funeste aux fabriques de ces deux provinces les plus populeuses du royaume, sans même avoir une utilité réelle comme canal de débouché, puisque déjà il existe quatre communications différentes par eau avec la France.

La ville de Courtray serait particulièrement préjudiciée par ce nouvel état de choses : un grand nombre de bateaux français la traversent en se rendant en France; dans plusieurs saisons de l'année ils y sont stationnaires pendant quelque temps. Les ouvriers, les traîneurs de bateaux, les portefaix, les magasins, la consommation, l'octroi, en profitent. Voilà donc une grande perte qui menace cette ville. Mais un effet plus à craindre encore, c'est que le combustible, cet agent si puissant aujourd'hui dans la fabrication, sera d'un prix plus élevé pour les fabricants de ce pays, que pour les industries rivales de France, à cause des frais de transport résultant d'un trajet beaucoup plus long et plus coûteux. Dès lors, ils ne pourront plus soutenir la concurrence avec les fabriques de nos voisins. Cependant plusieurs machines à vapeur existent déjà ici, et pourraient s'y établir encore; que serait-ce, si, selon les probabilités, un accroissement de consommation en France, faisait subir une augmentation aux prix actuels des charbons? Ce serait là le coup de massue porté à notre industrie, et un terrible échec pour les ressources financières de la ville.

Il est évident que ce projet ne profiterait qu'à la France, qui veut nous y pousser à tout

Digitized by Google

prix, tandis que, d'un autre côté, nous ne pouvons arracher de cette nation égoïste la moindre concession favorable à la Belgique.

Un dernier point de vue sous lequel il faut envisager le canal dont s'agit, c'est qu'il tend évidemment à nous rendre de nouveau tributaires des Français, par un droit de transit tel que celui dont le gouvernement précédent nous a si heureusement affranchis par l'établissement du canal de Pommerœul. Nous leur rendrions donc d'un côté, ce que nous nous sommes efforcés de leur arracher d'un autre. Mais nous aimons à nous flatter qu'il n'en sera point ainsi; nous avons la confiance que le gouvernement éclairé en temps sur le piége où l'on voudrait l'entraîner, ne manquera point à la protection qu'il doit à notre industrie et aux intérêts bien entendus de la Belgique. Afin de faire arriver la vérité à ceux qui nous gouvernent, convaincus que le projet déposé dans vos bureaux, Monsieur le Gouverneur, ne peut avoir que les plus funestes résultats pour tout le pays en général et pour les Flandres en particulier, nous nous empressons de vous adresser la présente protestation avec prière de vouloir bien la faire parvenir à M. le ministre de l'intérieur. Entretemps nous avons l'honneur de vous assurer de nos sentiments distingués.

Les bourgmestre et échevins,

BUYSEVERSCHUERE, *échevin.*

Par ordonnance :

Le secrétaire,

DELACROIX.

N° 14.

Opposition de la chambre de commerce d'Ypres, du 27 février 1834, *au projet du canal de l'Espierre.*

MONSIEUR,

Par votre arrêté du 1er de ce mois et celui de M. le ministre de l'intérieur en date du 30 janvier, insérés l'un et l'autre dans les journaux, nous avons appris que l'avant-projet du canal proposé, de Warcoing à Roubaix, était déposé au gouvernement de la province, pendant le courant de ce mois, à l'effet de prendre note des observations auxquelles il pourra donner lieu, et ce en exécution de l'art. 4 de l'arrêté du 18 juillet 1832 (*Bulletin officiel*, n° LIV, 581).

Nous vous prions donc, Monsieur le Ministre d'État Gouverneur, de prendre acte de notre opposition à ce projet, opposition fondée sur ce que son exécution serait non-seulement destructive de la navigation existante dans les provinces de la Flandre orientale et de la Flandre occidentale, mais en outre, bien loin d'être avantageuse à la province du Hainaut, lui serait éminemment nuisible.

En effet, il serait absurde de prétendre que ce canal n'aurait d'autre but et aboutirait seulement à Roubaix, tandis qu'il existe une concession d'un canal à établir de Roubaix par la Marque à la Deule, qui a déjà reçu un commencement d'exécution et qui, de l'aveu même du gouvernement français, est destiné à lier la navigation de l'Escaut à la mer du Nord par le seul territoire français; car, lors du voyage du roi de France, Charles X, dans le département du Nord, le Journal ministériel et officiel annonça que le roi, avait posé, à Wambrechies, la première pierre de l'écluse *du canal de l'Escaut à Dunkerque par Roubaix.*

Nous avons donc la certitude que le gouvernement français n'attend que la confection du canal de l'Escaut à Roubaix, pour terminer celui de Roubaix à la Deule, améliorer la navigation de la Deule à la mer, et forcer, par des mesures de douanes ou autres, toute notre navigation charbonnière de Mons à la mer du Nord, de prendre cette voie à l'exclusion de celle des Flandres.

Digitized by Google

Dans cet état de choses, nous ne pouvons nous empêcher de témoigner notre étonnement que l'auteur du projet de canal vers Roubaix, soit M. l'ingénieur De Brock qui, mieux que tout autre, connaît l'importance de notre navigation ; qui même, se basant sur ce que cette navigation avait consisté, en 1826, en 400 *bateaux chargés de charbons et en destination pour la France*, évalués avoir versé l'un parmi l'autre une somme de 200 florins chaque ou 80,000 florins au moins en numéraire dans la seule province de la Flandre occidentale, provoqua la résolution de ses États provinciaux, en date du 9 juillet 1827, laquelle allouait une somme de fl. 98,500 soit fl. 16,416-66 par an, pendant six ans, à l'effet d'améliorer le canal de Plasschendaele vers Nieuport.

Depuis cette époque la navigation charbonnière s'est encore accrue, et on ne pourra nous accuser d'exagération si nous nous bornons à évaluer le nombre de bateaux chargés de ce combustible, traversant annuellement notre province, à 500, y faisant une dépense annuelle de 200,000 francs au moins ; la traversée étant approximativement la même dans la Flandre orientale, il est évident que la dépense y provoquée par ce passage peut être évaluée à la même somme, de sorte que, quand même il n'existerait pas d'autre motif, encore faudrait-il empêcher la construction du canal projeté, pour ne pas doter la France, non-seulement d'un revenu de 400,000 fr. au moins, mais de toute l'augmentation dont il est susceptible, et ce aux dépens de deux de nos provinces.

Nous avons dit plus, nous avons avancé que cette navigation, loin d'être avantageuse à la province de Hainaut, lui serait éminemment nuisible.

Depuis que, par les efforts réunis des chambres de commerce de Mons, Tournay, Courtray, Ypres et Ostende, nous avons obtenu le canal de Mons à Antoing par Pommerœul, *pour affranchir notre navigation du transit par la France*, le but constant de nos démarches a toujours été pour obtenir, en faveur du Hainaut, une navigation directe et à grandes sections de Mons à la mer du Nord. Les canaux projetés de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres rempliraient ce but et, en outre, procureraient au Hainaut une augmentation d'une progression indéfinie de son débouché dans la Flandre occidentale, parce que tous les projets, récemment terminés, de ces dits canaux, donnent la certitude (*pourvu que, par l'établissement d'une navigation rivale, une grande partie de leurs ressources ne leur serait pas enlevée*) que les droits à établir non-seulement couvriraient la dépense, mais assureraient à l'entreprise un bénéfice important, quoique combiné et varié en rapport des localités, de façon que les droits de navigation à établir sur les bateaux en destination, tant pour Lille, pour Courtray, pour Menin, pour Ypres, pour Dunkerque, que pour les places intermédiaires et environnantes de chacune de ces villes, et même pour les localités entre Courtray et Gand, offriraient de tels avantages aux bateliers, que non-seulement ils préfèreraient la nouvelle navigation, mais baisseraient indubitablement le prix du fret; tandis que l'exécution du canal de Roubaix, empêchant celle des prédits canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres, enlèverait au Hainaut tout espoir, non-seulement de voir augmenter son débouché dans les Flandres par leur moyen, mais aussi celui de parvenir, avec des droits aussi favorables, à une navigation directe *à grandes sections* de Mons et Tournay à la mer du Nord. Car il faudrait renoncer à tout ce que l'expérience nous a constamment prouvé et nous prouve tous les jours, pour ne pas admettre ce que nous avons déjà dit, qu'aussitôt la communication établie de l'Escaut à la Deule, la France emploierait tous les moyens, qui sont en son pouvoir, pour attirer toute cette navigation par son territoire, et, par une conséquence toute naturelle, les travaux qu'elle devrait établir étant plus considérables, les droits de navigation qui en résulteraient, le seraient aussi.

Nous bornerons ici nos observations, Monsieur le Ministre d'État Gouverneur, en vous priant de ne les considérer que *comme préliminaires*, puisqu'en vous les transmettant nous n'entendons nullement renoncer aux droits que nous donne l'art. 8 du prédit arrêté du 18 juillet 1832 (*Bulletin officiel*, n° LIV, 351), d'être consultés sur les avantages ou les inconvénients de l'entreprise projetée, et qu'en les *réservant expressément*, nous nous réservons aussi de les considérer alors plus explicitement.

Entretemps nous émettons le vœu que la commission d'enquête, qui prendra connaissance de notre présente réclamation, veuille bien y voir le désir sincère que nous avons, non pas

Digitized by Google

d'écarter, par une opposition systématique et intéressée, un projet utile, son utilité fût-elle bornée à quelque province, mais de provoquer le remplacement d'un projet nuisible pour tous et sous tous les rapports, par un autre qui ne pourrait qu'être avantageux à la province qui a le bonheur de vous avoir pour premier magistrat, et surtout, et bien plus encore, à la province de Hainaut, qui en retirerait les premiers et les plus grands avantages.

Nous osons même nous flatter que la dite commission, désireuse de remplir ses devoirs et de juger en connaissance de cause, en s'entourant de toutes les lumières, qu'elle peut se procurer, voudra bien faire usage de la faculté lui accordée par l'art. 6 du prédit arrêté, de nous consulter, auquel cas nous nous empresserons de lui envoyer une députation qui lui communiquera tous les renseignements que nos longues recherches et nos travaux non interrompus depuis nombre d'années, nous ont fournis sur cette matière.

Agréez, Monsieur le Ministre d'État Gouverneur, l'assurance de notre haute considération et profond respect.

Par ordonnance :
Le secrétaire,
DEHARENNE.

Les président et membres,
BERE-BERE, *vice-président.*

N° 15.

Avis de la chambre de commerce de Bruges, du 27 février 1834, en faveur du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE MINISTRE D'ÉTAT,

Par suite de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, en date du 30 janvier dernier, relatif au creusement d'un canal de jonction depuis l'Escaut jusqu'à la frontière de la France vers Roubaix, nous avons pris communication de l'avant-projet rédigé par M. l'ingénieur des ponts et chaussées, le 31 octobre 1827, ainsi que de la demande en concession faite au roi, le 20 octobre 1833, par M. Ferdinand Corbisier, négociant à Mons, au moyen d'un péage de fr. 1-75 par tonneau de houille, chaux, pierres, cendres, bois, foins, etc., etc., pendant un terme de 90 ans.

L'examen de ces pièces ainsi que du plan y annexé, nous a convaincus que l'ouverture de ce nouveau canal de jonction sera non-seulement avantageuse aux propriétaires des mines de Mons et à celles de Tournay, mais encore aux nombreuses usines de Lille et de ses environs, qui obtiendront le charbon de terre à 4 francs au-dessous du prix actuel; qu'en outre, par cette nouvelle voie, les habitants des bourgs de Quesnoy, de Warneton, Comines et Wervich, et même les villes de Menin et de Courtray obtiendront également une réduction de prix; qu'enfin ce nouveau canal sera tout-à-fait à l'avantage de notre navigation qui se fera par l'intérieur de la Belgique, tandis que, dans l'état actuel, les bateaux destinés pour Lille doivent s'y rendre par le territoire français, soit par la Scarpe, soit par la Sensée.

Voici donc les nombreux avantages que cette nouvelle voie offrirait au commerce et à l'industrie des deux royaumes.

Maintenant nous allons examiner avec impartialité s'il existe ou pourrait exister par la suite des inconvénients qui seraient dans le cas de mettre des entraves à notre navigation par les Flandres vers Dunkerque, par suite de cette nouvelle communication, qui laisserait aux bateliers la faculté de remonter la Haute-Deule pour se rendre à la même destination par les canaux de la Bassée et d'Aire à St-Omer.

Nous avons l'honneur de vous informer, Monsieur le Ministre d'État, qu'il résulte des nombreux renseignements que nous avons recueillis des bateliers de Condé, de Mortagne et de Maulde, les seuls qui naviguent vers Dunkerque, qu'il n'y a que les bateaux d'un tonnage

Digitized by Google

au-dessous de 80, qui pourraient prendre cette nouvelle direction, mais que, pour ceux supérieurs, ils donneront toujours la préférence à la voie par les Flandres, par la raison que les tirants d'eau de ces canaux, particulièrement de celui d'Aire à St-Omer, sont bien souvent au-dessous d'un mètre 20 centimètres pendant plusieurs mois de l'année; qu'en outre cette direction ne leur offre pas, pour alléger leurs bateaux, les mêmes facilités que par Nieuport, où un service de barques d'alléges est depuis long-temps organisé.

Que, quant aux frais de navigation, ils s'élèvent par les Flandres, pour un bateau de 134 tonneaux, de 347 francs, et par la Scarpe, la Sensée, la Haute-Deule et les canaux de la Bassée et d'Aire à St-Omer, de fr. 346-30; mais les mêmes bateliers ont déclaré que cette faible différence ne sera jamais un obstacle à leur navigation par les Flandres.

A cette occasion, ces mêmes bateliers réclament pour que des améliorations soient promptement exécutées au canal de Nieuport vers Furnes, pour obtenir un tirant d'eau de 1m,80, et, par ce moyen, pouvoir naviguer vers Dunkerque avec des chargements de 150 tonneaux sans être obligés d'alléger, comme ils sont forcés de le faire actuellement, lorsque les bateaux sont chargés au-delà de 80, ce qui réduirait leurs frais.

Nous avons encore consulté les mêmes bateliers sur le cas éventuel où le gouvernement approuverait la proposition qui lui a été faite pour établir une taxe additionnelle de 12 cents ou 25 centimes par tonneau, au passage des écluses de Nieuport, pendant 36 ans, pour faire face aux dépenses des travaux d'améliorations projetés près de cette ville et vers Furnes, notamment pour la construction d'une écluse en amont dans le susdit canal, et à cet égard ils ont répondu que si, par la suite, on était dans le cas d'exiger d'eux la dite surtaxe, ils seraient forcés de réclamer des augmentations de fret en rapport, attendu que ce nouveau droit serait, pour un bateau de 100 tonneaux, de 25 francs; mais alors ils sont d'opinion que tous les petits bateaux au-dessous de 80 se rendraient à Dunkerque par Lille ou par la Scarpe et la Sensée.

Cependant, Monsieur le Ministre d'État, nous persistons à croire que le gouvernement n'établira pas cette surtaxe, puisqu'elle serait destructive de notre navigation par les Flandres, et c'est dans cette persuasion qu'après mûre délibération, nous avons été d'avis que, dans l'intérêt général de notre industrie, de notre commerce et de notre navigation, il y a lieu d'octroyer la demande de concession faite à Sa Majesté par M. Ferdinand Corbisier, pour le creusement de ce nouveau canal de l'Escaut par le territoire de la commune de Warcoing vers Roubaix.

Veuillez, Monsieur le Ministre d'État, faire l'envoi de notre avis à la commission d'enquête et agréer les nouvelles assurances de notre considération très distinguée.

Les président et membres de la chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges,

P. Sinave, *vice-président.*

Lagache, *secrétaire-adjoint.*

N° 16.

Protestation de la députation des États de la Flandre occidentale contre le projet du canal de l'Espierre.

(28 février 1834.)

Les états députés,

Vu l'avant-projet du canal de l'Espierre destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, déposé à l'inspection du public dans les bureaux du gouvernement provincial, conformément à l'arrêté du ministre de l'intérieur, en date du 30 janvier dernier;

Vu les mémoires présentés précédemment au gouvernement par les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray, contre un projet analogue à celui dont il s'agit ici;

Digitized by Google

Vu les nombreuses protestations contre l'exécution du projet présenté par M. Corbisier;

Considérant que, si l'exécution de ce dernier projet peut être avantageuse au commerce et à l'industrie de la province de Hainaut, d'un autre côté, il est impossible de ne pas l'envisager comme le commencement d'exécution d'un vaste plan de canalisation dans le département du Nord, qui enlèvera à la Belgique toute sa navigation intérieure sur Dunkerque, et rendra (pour nous servir des mots mêmes de M. l'ingénieur français Cordier) *le gouvernement français maître de jeter, sur une ville quelconque du département du Nord, les eaux de toutes les rivières; de faire suspendre la navigation de l'Escaut ou de la Lys en Belgique, et d'imprimer à la navigation du Nord un mouvement rapide inconnu dans toute autre localité,* le tout au préjudice des vrais intérêts de notre pays;

Pour ces motifs, autant dans l'intérêt général de la Belgique que dans l'intérêt particulier de la Flandre occidentale, la députation croit devoir protester, comme elle proteste par les présentes, contre l'exécution du projet qui fait l'objet de l'enquête.

Bruges, le 28 février 1834.

Par ordonnance :
Le greffier,
Roels.

La députation des États de la Flandre occidentale,
Le président,
De Muelenaere.

N° 17.

Procès-verbal arrêté le 24 *mars* 1834 *par la commission d'enquête, instituée pour l'examen du projet du canal de l'Espierre.*

Cejourd'hui, 24 mars 1834.

Nous soussignés, membres de la commission d'enquête, instituée en vertu de l'arrêté du gouvernement, du 18 juillet 1832, nommés par arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 10 janvier dernier, et autres arrêtés de la députation provinciale du Hainaut, des 24 décembre 1833 et 15 janvier 1834;

Tels que Messieurs :

Philippe Harmignie, député des États, président;
Van Ruymbeke, président de la chambre de commerce de Courtray;
Van den Peereboom, président de la chambre de commerce d'Ypres;
De Munck, échevin de Bruxelles;
C. Claes, distillateur à Lembeck;
Sacqueleu, propriétaire de houillères et chaufournier à Tournay;
Petiau, propriétaire et bourgmestre de Pommerœul;
Boisacq-Spreux, président du tribunal de commerce de Tournay;
Rainbeaux, propriétaire et exploitant à Hornu;
Delneufcourt, ingénieur des mines à Mons;

Nous sommes, ensuite de convocation, trouvés réunis à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons; M. De Vrière, commissaire du district de Bruges, n'ayant pu s'y
A. rendre, comme il se voit de sa lettre jointe aux pièces communiquées.

A l'effet d'examiner le projet présenté par M. F. Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix,

Avons examiné :

B. La requête adressée à Sa Majesté par mon dit sieur F. Corbisier, ainsi que les considé-
C. rations et avant-projet et le plan y joint;
D. Les certificats d'affiches et publications;
E. Le registre d'annotations et d'observations, tenu au gouvernement provincial à
F. Mons, sur lequel se trouve la seule opposition de M. Guillochin de Mons, dont le canal doit traverser une propriété;

Digitized by Google

Après avoir vérifié que les formalités légales étaient remplies, il a été donné lecture

G. de la requête adressée par la chambre de commerce de Bruges à M. le ministre de l'intérieur, en date du 4 mars 1834;

H. Les observations adressées par la même chambre de commerce à M. le gouverneur de la Flandre occidentale, en date du 27 février 1834;

I. Le rapport adressé à M. le gouverneur du Hainaut par la régence de Tournay, du 27 janvier 1834;

K. Les observations adressées à M. le gouverneur de la Flandre occidentale par un grand nombre de bateliers de Gand, Mons et Tournay;

L. Les observations, suivies de calculs, adressées à la commission par un très grand nombre de propriétaires de houillères, exploitants et négociants de l'arrondissement de Mons;

M. Les observations adressées à la commission par les chaufourniers et maîtres de carrières de Tournay et environs;

N. Autres par les chaufourniers et extracteurs de pierres de Basècles;

O. Le rapport de M. l'ingénieur en chef des mines dans la province de Hainaut, du 24 janvier 1834;

Toutes les dites pièces contenant des observations favorables au projet.

P. La requête adressée à Sa Majesté par la régence de Furnes;

Les demandes et rapports adressés à M. le gouverneur de la Flandre occidentale

Q. par la chambre de commerce de Courtray;

R. Par la régence de la dite ville;

S. Par la chambre de commerce d'Ypres;

T. Par la régence de la dite ville;

U. Par la régence de la ville de Menin;

V. Par la ville de Dixmude;

W. Et la délibération de la députation des États de la Flandre occidentale;

Toutes présentant des observations tendantes au rejet de la demande du canal de l'Espierre.

Les protestations contre le même projet, remises au gouvernement de la Flandre occidentale par les régences des villes et communes de Wervicq, Nieuport, Furnes, Mouscron, Oost-Duynkerke, Wulveringem, Leysele, Adinkerke, Pervyse, Rams-Capelle, St-George, St-Richiers, Stavele, Steenkerke, Wulpen, Zoetenaye, Vinckem, Alveringhem, Ave-Capelle, Beveren, Boitshoucke, Bulscamp, Coxyde, Eggewaers-Capelle, Houthem, Isenberghe, Moeres, Oezen, Lombartzyde, Mannekensvere et Schoore.

Y^1. Vu aussi une carte des canaux de la Flandre par M. Cordier;

Y^2. Une carte de la navigation de Mons à Compiègne;

Z. Et la copie d'une déclaration donnée à Lille par M. Brame, le 24 octobre 1826, les dites pièces remises par M. Corbisier.

Le tout en la présence de M. Frédéric Corbisier, auteur du projet, et de M. De Moor, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la province du Hainaut, que la commission avait trouvé convenable d'appeler à la séance.

Ce fait, M. Van den Peereboom a dit que la commission ne paraissait pas légalement constituée pour délibérer, parce qu'une enquête n'avait pas été faite dans la province de la Flandre orientale, et a protesté de nullité pour tout ce qui sera fait; il a remis la protestation écrite et signée de lui, laquelle demeurera annexée, suivant sa demande.

M. Van Ruymbeke a fait semblable observation et a aussi protesté de tout ce qui pourrait être fait par la commission actuelle d'enquête; il a produit une protestation signée de lui, laquelle, sur sa demande, demeure aussi annexée au présent procès-verbal.

Sur quoi, M. le président ayant invité M. Corbisier et de M. De Moor, ingénieur, à se retirer momentanément, a mis aux voix la question de savoir si la commission se considérait comme bien constituée.

La commission a été d'avis, à l'unanimité, sauf MM. Van den Peereboom et Van Ruymbeke, qui ont persisté dans leur opinion, qu'elle se trouvait légalement constituée; qu'elle pouvait et devait donner son avis sur la demande, conformément à la loi et aux dispositions de l'arrêté du gouvernement du 18 juillet 1832.

Digitized by Google

Après cette décision, MM. Van den Peereboom et Van Ruymbeke ont déclaré ne pas pouvoir continuer à assiter à la séance et se sont retirés.

La commission se trouvant, aux termes de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 10 janvier 1834, en majorité, a invité M. Frédéric Corbisier à présenter ses observations; elle a aussi entendu M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées.

M. Corbisier et M. l'ingénieur s'étant retirés, la commission a examiné la question d'utilité publique du projet.

Elle a été unanimement d'avis, sans s'arrêter aux observations critiques, toutes d'intérêt de localité, que l'utilité publique du projet lui paraissait évidente et ne pouvait être sérieusement contestée. Elle a fondé son opinion sur les puissants motifs développés dans la demande et les observations à l'appui.

Quant au mode de concession, la commission pense que, dans l'intérêt du commerce, il est préférable de laisser, (le canal étant en grande section autant que possible), le terme de la concession fixé, ainsi qu'il est proposé, à quatre-vingt dix ans, et faire porter le rabais sur le taux du péage. Elle pense qu'il est de son devoir de faire observer que le taux du péage proposé lui paraît fort élevé, et elle a l'espoir qu'il pourra être diminué, soit préalablement, soit lors de l'adjudication.

Le présent procès-verbal avec les deux actes de protestation y annexés, et toutes les pièces qui ont été communiquées à la commmission, seront adressés par M. le député président, à M. le gouverneur du Hainaut.

Lecture faite, tous les membres présents ont signé.

(*Suivent les signatures.*)

Protestation annexée au procès-verbal d'enquête du 24 *mars* 1834.

Le soussigné, vu l'arrêté du ministre de l'intérieur en date du 10 janvier 1834, qui nomme une commission d'enquête sur la demande du sieur F. Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, pour réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, et dans quelle commission le soussigné se trouve désigné comme membre;

Vu l'arrêté du roi, du 18 juillet 1832, relatif aux formalités préliminaires à l'exécution des travaux publics, notamment l'art. 4 qui statue que le ministre de l'intérieur fera parvenir au gouverneur de chacune des provinces traversées par la ligne des ouvrages, ou *éminemment intéressées* à leur exécution, un exemplaire de l'avant-projet qui sera soumis à l'examen du public, pendant le délai d'un mois au moins, et de trois mois au plus, etc., etc.;

Considérant que la province de la Flandre orientale est éminemment intéressée, comme celle de la Flandre occidentale, dans l'exécution projetée de ce canal, et que toutes les formalités préliminaires n'ont pas été observées;

Considérant d'ailleurs que, par cette inobservance, le soussigné se trouve dans l'impossibilité naturelle et morale de remplir le but d'une enquête;

Par ces motifs, il déclare ne s'être rendu à la réunion à Mons que par déférence pour les ordres de l'autorité supérieure, pour prester acte de diligence, et protester contre ce qui pourrait être fait par la commission actuelle d'enquête, et en violation de la disposition légale de l'arrêté du 18 juillet 1832. Tout ce dont il requiert acte dans le procès-verbal de la session de ce jour.... à Mons, le 24 mars 1834.

F. Van Ruymbeke.

Autre protestation annexée au procès-verbal d'enquête du 24 *mars* 1834.

Attendu qu'aux termes de l'art. 5 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832 (*Journal officiel*, n° 521), lorsqu'une proposition est faite d'ouvrir une route ou un canal, de perfectionner ou de créer la navigation d'un fleuve ou d'une rivière, de construire un chemin de fer, ou, en général,

Digitized by Google

d'exécuter des ouvrages pouvant exiger des expropriations pour cause d'utilité publique, il doit être formé, au chef-lieu de chacune des provinces que la ligne des travaux devra traverser, une commission d'enquête composée de sept membres au moins et de onze au plus, laquelle commission aura pour mission spéciale de s'enquérir soigneusement des observations auxquelles la proposition peut donner lieu de la part du public et surtout des personnes intéressées à son exécution ; — Attendu que, pour que cette commission puisse recueillir les dites observations et s'enquérir d'icelles, l'art. 4 du prédit arrêté a sagement prescrit que le ministre de l'intérieur fera parvenir, dans le cas dont s'agit, au gouverneur de chacune des provinces traversées par la ligne des ouvrages, ou éminemment intéressées à leur exécution, un exemplaire de l'avant-projet qui sera soumis à l'examen du public, pendant un délai d'un mois au moins et de trois mois au plus, selon la décision du ministre ; qu'un registre sera ouvert pendant ce temps au chef-lieu de la province et que les observations auxquelles l'avant-projet pourra donner lieu, y seront annotées dans l'ordre du dépôt ; que, de plus, le dépôt du plan et l'ouverture du registre seront annoncés et rendus publics de la manière indiquée par le même article ; — Attendu qu'en suite de la demande du sieur Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, M. le ministre de l'intérieur, par son arrêté du 26 novembre 1833 (4e division, nos 3478, 4021), a ordonné une enquête pour faire examiner le projet présenté par M. Corbisier ; — Attendu que la commission d'enquête, instituée à cet effet, est convoquée pour le lundi 24 de ce mois, à onze heures du matin, à l'hôtel du gouvernement provincial, à Mons, afin de s'occuper de l'objet de sa mission ; — — Attendu d'ailleurs que les formalités prescrites en pareil cas par l'art. 4 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, n'ont jusqu'à présent point été observées ; — Attendu qu'une pareille transgression et omission de formalités sagement prescrites dans l'intérêt des particuliers et du gouvernement lui-même, est indigne de l'époque et donnerait nécessairement lieu aux scandaleux abus et aux injustices révoltantes que la prudence et la sagesse du monarque ont voulu faire éviter ; — Attendu enfin que, par suite de ce manque de formalités, l'instruction et partant l'enquête, se feraient d'une manière illégale et inconstitutionnelle, je soussigné Jean-Baptiste Van den Peereboom, membre de la commission d'enquête qui doit instruire sur la prédite demande du sieur Corbisier, m'oppose formellement à ce que la commission d'enquête procède à aucune enquête ou instruction quelconque, avant que les formalités, prescrites par l'art. 4 de l'arrêté royal du 18 juillet 1832, aient été strictement observées et remplies, en ce qui concerne le dépôt de l'avant-projet en la province de la Flandre orientale, protestant, dès à présent, de nullité pour tout ce qui sera fait en transgression et au mépris du dit article, et requérant à ce que la présente opposition et protestation soit consignée au procès-verbal de la séance. Ainsi fait et protesté à Mons, le 24 mars 1834.

J.-B. Van den Peereboom.

N° 18.

Avis de la chambre de commerce de Mons, du 6 avril 1834, en faveur du projet du canal de l'Espierre.

Monsieur le Gouverneur,

La chambre de commerce et des fabriques de l'arrondissement de Mons a reçu, avec votre lettre en date du 28 mars n° D 1528, le plan et le dossier relatifs au canal projeté de Warcoing jusqu'à la frontière vers Roubaix. Elle s'empresse de répondre au désir que vous lui exprimez de recevoir ses avis et considérations sur cet important projet.

Il est à votre connaissance, Monsieur le Gouverneur, que, dans maintes circonstances, depuis 1825 jusqu'à ce jour, la chambre de commerce et des fabriques de Mons, d'accord avec celles de Tournay et de Charleroy, avec tous les exploitants des houillères du couchant et du levant de cette province, et les négociants notables de ces trois arrondissements, s'est fait un devoir de solliciter avec la plus vive instance près du gouvernement actuel et près du

Digitized by Google

gouvernement précédent, l'exécution d'un projet si favorable à la consommation des produits pondéreux du Hainaut.

Plusieurs mémoires rédigés par elle à cet effet reposent dans ses archives et se trouvent dans vos bureaux.

Les chambres de commerce françaises des départements du Nord et du Pas-de-Calais ont envisagé ce canal de débouchés sous le même point de vue, et depuis long-temps elles luttent contre les prétentions d'un intérêt privé qui tend à conserver, aux dépens des consommateurs et des producteurs, les avantages locaux et les priviléges dont jouissent quelques individus.

Ce n'est pas sans étonnement que nous avons vu les anciennes oppositions des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres se renouveler avec plus d'aigreur que de raisonnements. Nous laisserons de côté l'inconvenance de certaines expressions, et nous nous bornerons à détruire, par des chiffres, des faits erronés que ces oppositions énoncent.

Nous concevrions la possibilité de faire arriver la houille, la chaux, les pierres, etc., par l'intérieur des départements du Nord et du Pas-de-Calais, si les canaux de la Haute et Basse-Deule et de la Bassée à Aire n'étaient concédés avec des péages très élevés, et si les autres canaux vers St-Omer, Bourbourg, Bergues, etc., n'étaient, plusieurs mois de l'année, sans navigation par le défaut de profondeur et le manque d'eau. Leur amélioration nécessiterait des dépenses immenses, et, par conséquent, l'établissement de droits fort élevés pour couvrir celles-ci.

Nous savons, par expérience, que l'année dernière des bateaux charbonniers, expédiés du canal de Mons à la destination de St-Omer, sont restés, quoique chargés sur le faible enfoncement de 1^{m},20, cinq mois pour faire ce voyage, et qu'ils n'ont pu arriver dans cette ville par le canal de Neuffossé, qu'au tirant d'eau de quatre-vingts centimètres. Ainsi donc, il y a, par cette voie, perte de temps, détérioration de la marchandise à cause de l'obligation d'alléger, augmentation de dépense, et, par conséquent, impossibilité d'arriver à Dunkerque sans payer un fret bien plus élevé que par les canaux de Bruges et d'Ostende.

Il est d'ailleurs à présumer que si, pour suivre cette voie, il n'y avait pas un excédant assez considérable dans les frais de voyage, les bateliers la prendraient pour arriver à Dunkerque par la Scarpe, quand il y a baisse des eaux sur les canaux des Flandres; mais il est notoire qu'ils préfèrent attendre que le temps d'interruption soit passé.

Des calculs récemment publiés par la voie de la presse viennent à l'appui de ces faits. Nous avons voulu nous assurer de l'exactitude des chiffres que comporte l'article inséré dans l'*Émancipation* du 20 mars, et nous avons été convaincus que, loin d'être exagérés, ils sont plutôt en dessous de la réalité, et qu'il y aura une économie de fr. 2-70 par tonneau pour les consommateurs de Dunkerque, à suivre la route par les canaux de Gand, Bruges, Ostende, Furnes, préférablement à celle par Warcoing, Roubaix, Lille, etc.

Outre cette différence en faveur du transit belge, il faut considérer la navigation descendante de l'Escaut, ainsi que celle des canaux des Flandres qui permettent encore un enfoncement de 1^{m},60 en tout temps, et, si les améliorations proposées par M. l'ingénieur De Brock aux canaux de Furnes et de Nieuport étaient exécutées promptement, les bateaux destinés pour Dunkerque pourraient arriver en cette ville sur l'enfoncement de 1^{m},80.

Nous ne sommes pas effrayés de cette prédiction de la chambre de commerce d'Ypres : « *Que » le gouvernement français attend l'achèvement du canal de Roubaix pour améliorer la navigation » de la Deule et forcer, par des mesures de douanes ou autres, toute notre navigation charbonnière, » de Mons à la mer du Nord, de prendre cette voie à l'exclusion de celle des Flandres.* »

La puérilité d'une semblable appréhension doit faire douter que l'on veuille réellement en tirer argument contre le projet du canal de l'Espierre. Nous avons déjà dit que les améliorations dont parle la chambre de commerce d'Ypres, coûteraient des sommes énormes, nous ajouterons que tous les canaux de l'intérieur du département du Nord étant concédés, soit à perpétuité, soit pour 99 ans, le gouvernement du roi Louis-Philippe ne pourrait adopter que dans l'intérêt unique des concessionnaires de ces canaux, les mesures dont on s'efforce de faire ici un épouvantail. Mais croit-on que l'intérêt si puissant des consommateurs français ne saurait pas s'opposer et même arrêter tout court l'arbitraire de ces mesures? D'ailleurs nous devons être tranquilles : le ministère qui vient, avec l'assentiment des représentants de la nation, de consacrer plusieurs millions à la prospérité et à la conservation de notre commerce

Digitized by Google

intérieur, saurait également nous protéger au besoin contre les prétentions fiscales de ces concessionnaires.

Nous devons relever une erreur de chiffres qu'a faite la chambre de commerce d'Ypres, en prétendant que chaque bateau charbonnier transitant par les Flandres, laissait une somme de 200 florins (ou 423 francs 28 centimes), dans la seule province de la Flandre occidentale.

Nous pouvons au contraire assurer que la dépense moyenne de chaque batelier, depuis Escanaffles jusqu'à la frontière française à Dunkerque, ne s'élève pas à 200 francs par bateau, en comprenant même le paiement des droits de navigation.

En critiquant amèrement le projet du canal de l'Espierre, on propose « *de faire arriver les » bateaux charbonniers à la mer du Nord par l'exécution d'une communication intérieure par la » grande ligne de navigation, projetée de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres, dont tous » les projets sont récemment terminés.* »

Mais cette communication intérieure n'enlèverait-elle pas aux canaux de Bruges, d'Ostende, etc., comme on prétend que le ferait le canal de l'Espierre, tous les bateaux destinés pour Dunkerque?

Il est certain que, si la communication projetée, de l'Escaut à la mer du Nord, pouvait être exécutée de la même manière que l'ont été ces canaux, c'est-à-dire à fonds perdus, les bateliers allant à Dunkerque passeraient par Menin, Ypres et Dixmude de préférence, pour éviter le trajet de l'Escaut par Gand; car, à dépense égale et au même tirant d'eau, ils choisiraient la route la plus courte. On conçoit qu'il n'en peut pas être ainsi quand la route la plus courte est infiniment plus coûteuse que l'autre, car l'économie de temps disparaît devant l'économie bien plus importante des frais du transport.

Il faut distinguer ici le canal de communication intérieure jusqu'à la mer du Nord, dont parlent les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres. Une communication intérieure existe déjà par les beaux canaux des Flandres; elle ne pourrait être remplacée que par une dépense énorme, qui, pour permettre d'arriver à Dunkerque par Menin sur le même enfoncement que par Bruges (1^{m},60), ne monterait pas à moins de six millions de francs. Cette dépense nécessiterait inévitablement des péages considérables qui viendraient augmenter la valeur de la houille et des autres matières pondéreuses qui s'exportent en France, où elles sont déjà frappées d'un droit fort élevé.

Vouloir faire arriver à Roubaix par Menin les bateaux expédiés du canal de Mons et de Tournay, nous paraît aussi absurde.

On est tenté de chercher une arrière-pensée dans la prétention de soumettre un commerce d'exportation à l'obligation de faire un détour de plus de 36,000 mètres et d'augmenter ainsi la valeur des marchandises exportées *de deux france soixante centimes par tonneau*, non compris la perte de temps qui, pour nous servir de l'expression de Sa Majesté, doit être une des premières économies.

A part cette première économie de temps, on doit encore considérer que, par le canal de l'Escaut à Roubaix, la navigation, pour alimenter la consommation des départements du Nord et du Pas-de-Calais, devient presque toute belge; que ce canal nous sublève des péages énormes imposés au passage des écluses de Gœulzin, Rodignies, Fresnes et Iwy, établies pour le profit des houillères de la compagnie d'Anzin sur le territoire français, et enfin, qu'il nous fait éviter le long trajet du canal de la Sensée que l'on veut imposer à notre commerce, en laissant dépérir la navigation de la Scarpe. Ceci n'est point une vaine allégation, la preuve en est dans les conditions onéreuses du cahier des charges pour le curement de cette rivière et les réparations de ses travaux d'art; trois fois la rigueur de ces conditions a rebuté les soumissionnaires, et l'adjudication n'a pas eu lieu.

La compagnie d'Anzin, associée aux concessionnaires des écluses citées ci-dessus, des canaux de la Sensée, de la Haute et Basse-Deule et de St-Quentin, a le plus grand intérêt à empêcher l'exécution d'un canal vers Roubaix. Cet intérêt n'a certes rien de national, tandis qu'une entreprise qui a pour but d'affranchir le principal commerce du Hainaut de toutes les charges dont cette compagnie a su le grever, pour augmenter la force de son monopole et de sa concurrence, ne peut certainement être qu'une entreprise éminemment patriotique.

Ces considérations, Monsieur le Gouverneur, que vous avez appréciées depuis long-temps, pénétré que vous l'êtes de la véritable nature des besoins de notre province, nous ont paru d'un intérêt si majeur, que nous n'hésitons pas à dire qu'il faut totalement ignorer les faits, n'avoir jamais jeté les yeux sur la carte, méconnaître les intérêts du pays ou les trahir, pour se déclarer

Digitized by Google

l'adversaire d'une communication si avantageuse à la consommation des productions du Hainaut. Nous nous félicitons d'avoir trouvé dans nos collègues de la chambre de commerce de Bruges une parfaite identité d'opinion à cet égard ; ils ont compris comme nous, que, quand il s'agit d'ouvrir de nouvelles routes, le bien-être du plus grand nombre d'intéressés, appelés à les parcourir, doit inévitablement prévaloir, et ils ont reconnu avec raison que jamais le canal de débouché vers Roubaix ne pourrait ôter le transit aux canaux de leur province, parce que là où la navigation est facile et libre de péages, la communication est toujours préférée comme étant plus profitable à l'industrie.

Nous regrettons de devoir le dire, l'avis de la députation de la Flandre occidentale nous paraît à peine digne de réfutation. Est-ce bien sérieusement qu'en tronquant le passage d'un mémoire publié, il y a quelques années, par un ingénieur célèbre, on a pu s'alarmer de la possibilité qu'aurait la France de détourner sur son territoire les cours d'eau qui sont communs aux deux pays, et de nous enlever successivement la Sambre, l'Escaut et la Lys? Si ce dessein pouvait entrer dans l'idée d'un ministre français, au mépris du droit des gens et des actes du congrès de Vienne, quel avantage pourraient retirer nos voisins de l'exécution de ce dessein? A quoi aboutirait l'immensité de la dépense nécessaire pour jeter successivement les eaux de la Sambre dans la vallée de l'Escaut, les eaux de celle-ci dans le lit de la Scarpe, et ainsi de suite? Uniquement à priver les Français, comme nous, de ces communications si lucratives pour les uns et les autres, de ces communications que les besoins des deux peuples feraient créer par artifice si la nature les avait refusées à ces heureuses contrées. D'ailleurs, est-ce par le canal de l'Espierre que la réalisation d'un projet si absurde commencerait? La députation des États de la Flandre occidentale et le ministre d'État gouverneur de cette province ignorent donc que c'est la Marque, rivière française, qui doit alimenter ce canal et verser le tribut de ses eaux dans l'Escaut ; que le niveau de la Marque est de dix mètres au moins plus élevé que ceux de ce fleuve et de la Lys ; que les Français étant maîtres du cours supérieur de la Sambre, de l'Escaut, de la Scarpe et de la Lys, ce serait en amont de Tournay qu'il faudrait commencer ce grand œuvre de spoliation qui réduirait à la Dendre seule la navigation fluviale du Hainaut et des Flandres? Non-seulement, en fait, le gouvernement français se trouve dans l'impossibilité de consommer cette spoliation, mais encore ses engagements envers des particuliers l'en empêcheraient, si la chose n'était impraticable par elle-même. Il s'est dépossédé, en faveur de plusieurs concessionnaires, de presque tous les canaux qui couvrent le département du Nord, et, par conséquent, des cours d'eau qui les alimentent, tels que la Sambre, l'Escaut, la Sensée, la Deule, la Haute-Lys, etc., etc.

C'est pour éviter à nos produits une partie des péages dus à ces concessionnaires, que nous sollicitons avec tant d'instance le canal de l'Escaut à la frontière vers Roubaix, tandis que c'est pour conserver l'énorme revenu de ces péages que quelques intéressés s'efforcent d'égarer l'opinion et de susciter tant d'oppositions contre ce canal. Pourquoi répète-t-on toujours que, s'il se fait, tout espoir est perdu d'obtenir la communication intérieure vers Menin ; c'est que, pour couvrir la dépense de celle-ci, il faudrait nécessairement obliger un grand nombre de bateaux, quelles que soient d'ailleurs leurs destinations ou la dépense du voyage, à la fréquenter à l'exclusion de toute autre voie plus courte et plus avantageuse ; c'est qu'il faudrait faire payer par les consommateurs belges et français le capital dépensé, les intérêts et les frais d'entretien.

Au reste, si cette jonction de la Lys et de l'Escaut peut se faire à l'aide de la consommation des riverains de cette contrée, nous désirons la voir se réaliser pour autant qu'elle soit avantageuse et productive à l'industrie. Nous en avons émis le vœu depuis long-temps et nous l'exprimons encore : qu'une adjudication publique ait lieu conformément à l'arrêté réglementaire du 18 juillet 1832. Alors seulement le commerce pourra juger de son utilité et des avantages que l'on peut en retirer.

Il reste encore un argument qu'il importe de réduire à sa juste valeur. Le canal de l'Espierre, dit la chambre de commerce de Courtray, nuirait à notre commerce maritime, « *car le charbon se transporte actuellement par nos canaux, rivières et fleuves jusqu'à Ostende,* » *Nieuport et Anvers, et, de là, vers Dunkerque et autres ports de France, tandis que le nouveau* » *canal de Roubaix conduirait, par les canaux de l'intérieur de la France, à un prix plus avan-* » *tageux, vers Dunkerque, et, de là, dans d'autres ports, ce qui serait évidemment une perte pour* » *notre commerce maritime.* »

Nous nous garderons bien de suspecter la bonne foi de nos collègues de Courtray, mais

Digitized by Google

nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer qu'ils sont ici dans la plus complète ignorance des faits, et que sans doute quelque maladroit adversaire du canal de l'Espierre leur aura fourni les renseignements erronés sur lesquels est basé le raisonnement qui précède.

Il est faux que des houilles belges aient jamais été expédiées par mer des ports belges pour Dunkerque ou pour tout autre point du littoral français. Les houilles, qui y seraient envoyées ainsi, subiraient un droit de 11 francs par tonneau, au lieu du droit de 3 fr. 30 centimes que supportent celles qui arrivent à Dunkerque par la navigation intérieure, après avoir été nationalisées à Condé avant de transiter en Belgique.

Un gouvernement constitutionnel, imbu des véritables principes de l'économie politique, ne peut admettre le système que veulent faire prévaloir les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, les régences de ces deux villes et celles d'autres communes dont les oppositions reposent au dossier.

La loi récemment votée sur le chemin de fer d'Anvers à Cologne, prouve que le ministère reconnaît que faire arriver plus vite et à meilleur compte sur les marchés de consommation est le seul moyen de protéger l'industrie, et que, pour les matières pondéreuses, la route la plus courte et la moins coûteuse doit toujours être suivie avant toutes les autres. Tel sera pour le Hainaut le canal dont nous examinons actuellement le projet ; les houillères du couchant de Mons y trouveront à la fois une faible compensation de la perte du débouché de la Hollande et des avantages que le chemin d'Anvers à Verviers va procurer aux houillères de Liége ; il n'est pas inutile de faire observer que cette compensation ne coûtera rien au trésor.

Nous ne dirons rien des résultats de la communication projetée quant à l'arrondissement de Tournay ; nous laissons à la chambre de commerce de cet arrondissement le soin d'en développer toute l'étendue.

Nous terminerons ce rapport, Monsieur le Gouverneur, en citant un passage du mémoire signé et remis au roi, le 24 février 1832, par les membres réunis du comité d'industrie et de la chambre de commerce de Mons, lors de son séjour en cette ville :

« La facilité, la promptitude et le bon marché des communications sont essentiels à tout » commerce, mais en particulier à celui des charbons, matière de peu de valeur en proportion » de son volume.

» Déjà, Sire, nos vœux se sont élevés vers vous pour qu'il vous plaise amener les choses au » point désirable pour que l'embranchement du canal de l'Escaut au canal de Roubaix, » autrement dit le canal de l'Espierre, reçoive son exécution.

» Ce canal, dont les avantages pour notre commerce de charbons sur le marché de Lille, » le plus grand qui leur soit ouvert à l'étranger, et qui emporte au-delà de mille bateaux, ont » déjà été démontrés, a, en outre, dans l'intérêt du pays, celui de faire parcourir à ces bateaux » presque toute leur route par le canal d'Antoing, par l'Escaut et par la vallée de l'Espierre, » jusqu'au territoire français, qu'ils atteignent dans la direction la plus rapprochée de Lille, » tandis que par la navigation actuelle, qui doit avoir lieu par la Scarpe et le canal de la » Haute-Deule, à des frais plus élevés, ces bateaux quittent notre territoire presque à leur » point de départ et vont porter les bénéfices d'un trajet assez long entièrement à la France.

» Souffrez, Sire, que nous réitérions nos instances pour que cet embranchement soit » prochainement mis en adjudication publique au rabais, pour le droit à y percevoir pendant » un terme de 99 ans, ou à perpétuité, selon qu'il sera jugé le plus convenable.

» Ce mode nous paraît le seul avantageux pour le commerce et les consommateurs, il est le » seul qui puisse rendre les navigations économiques ; il ne sacrifie rien du présent à l'avenir » et a pour lui l'approbation de ce qui se pratique en Angleterre. »

Sa Majesté, qui connaissait déjà toute l'importance de l'objet dont nous l'entretenions, a daigné nous assurer, avec sa bienveillance ordinaire, que ce canal devait se faire promptement, et nous avons été heureux de voir que M. le ministre de l'intérieur, appréciant les bonnes intentions du roi, n'a pas différé l'instruction de la demande de l'avant-projet présenté au roi par M. Frédéric Corbisier. La protection que ce haut fonctionnaire accorde au commerce de cette province, nous fait espérer que bientôt la mise en adjudication de ce projet amènera enfin sa réalisation définitive.

Il est une dernière considération qui ne peut échapper à la sagacité du gouvernement, c'est que le premier effet qu'il en fera ressentir, sera la dépense d'une somme d'un million de francs

Digitized by Google

environ, répartie en peu de temps parmi la classe ouvrière qui prendra part à ce travail, et les fournisseurs des matériaux indispensables à son exécution.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre parfaite considération.

Mons, le 6 avril 1834.

L. Abrassart, *Faisant fonctions de secrétaire.*

Le président, F. Gossart.

N° 19.

Opinion de M. De Vrière, membre de la commission d'enquête, sur le projet du canal de l'Espierre.

(10 avril 1834.)

Monsieur le président,

L'ingénieur en chef des ponts et chaussées de cette province, M. De Brock, m'ayant témoigné, au nom de M. Corbisier, le désir de connaître mon opinion, comme membre de la commission d'enquête sur son projet de réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, je me fais un devoir de vous mander en peu de mots celle que j'eusse émise, si j'avais pu avoir l'honneur de prendre part aux travaux de cette assemblée.

Je partage ce principe que, chaque fois que l'industrie privée s'offre à établir une communication nouvelle, le gouvernement doit laisser faire, convaincu qu'il doit être que, si le projet est utile, il ouvrira de nouvelles sources de prospérité, sans qu'il puisse faire tort à l'intérêt public, si ses résultats ne répondent pas à l'attente des entrepreneurs.

Je n'ignore pas qu'une communication nouvelle peut nuire aux intérêts privés d'une localité, en détournant le commerce des voies qu'il avait suivies jusques là; mais la somme des avantages qui résultent pour le pays entier d'une communication moins coûteuse et plus courte, pèse d'un plus grand poids dans la balance de l'intérêt public, que la perte qui peut en résulter pour quelques districts.

La conservation d'une communication actuelle, de quelqu'intérêt qu'elle pût être, même pour la localité à laquelle j'appartiens, n'influerait par conséquent jamais sur mon vote, quand il s'agit d'ouvrir de nouvelles voies au commerce, de nouvelles facilités à l'industrie.

Je ne m'associerai pas, à plus forte raison, à l'opposition que quelques personnes ont faite au projet en question, dans la prévision de l'établissement préférable, selon elles, d'un canal de jonction par Escanaffles sur Menin.

Si ce projet est en effet préférable, que la concession se présente; elle n'aura rien à redouter de la voie d'Espierre; quant à moi, j'applaudirai de nouveau à ce nouvel accroissement de communications.

Mais une considération d'un ordre plus élevé a été soulevée dans la discussion qui s'est ouverte dans le public à l'occasion du projet de M. Corbisier; des personnes honorables qu'aucun intérêt étroit ne dirigeait, ont craint que le canal de l'Espierre ne transportât un jour tout entière sur les canaux français, la navigation qui prend aujourd'ui la voie des Flandres par Dunkerque.

Cette appréhension, dégagée de tout intérêt provincial ou de localité, alors même qu'elle serait chimérique, ne peut être qu'honorable, et je dois, Monsieur le Président, partager des susceptibilités protectrices de l'intérêt national.

Cependant je n'ai pu me laisser dominer par ces craintes au point de croire cette éventualité actuellement possible, ou même prochaine; les renseignements que j'ai pris m'ont, au contraire, confirmé dans l'opinion que la navigation sur Dunkerque par la France, ne pourrait offrir de l'avantage sur la ligne de nos canaux, que par suite de travaux d'amélioration considérables.

Je ne puis donc partager entièrement la manière de voir de ceux qui ont considéré ce danger

Digitized by Google

comme tellement imminent qu'il dût faire désirer le rejet d'un projet auquel se rattachent les intérêts d'une grande partie du Hainaut.

Je crois, au contraire, qu'il est convenable de l'appuyer, mais de l'appuyer avec telles garanties que son exécution ne puisse, en aucun temps, préjudicier aux intérêts nationaux.

J'ai donc l'honneur de demander, pour autant que mon opinion puisse encore être accueillie, que la concession demandée par M. Corbisier, soit octroyée, mais seulement pour un canal à petites sections.

En vous priant, Monsieur le Président, de transmettre la présente à M. le ministre de l'intérieur, afin qu'elle soit jointe au procès-verbal de la commission, j'ai l'honneur de vous offrir l'assurance de ma haute considération.

Le membre de la commission d'enquête sur le projet de construction du canal de l'Espierre,

DE VAUREZ.

N° 20.

Avis de la chambre de commerce de Tournay, du 15 avril 1834, en faveur du projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Pour la ville de Tournay et son arrondissement, la question posée de l'utilité du canal de l'Espierre, n'en est réellement pas une : agriculture, commerce, industrie, extraction, navigation, toutes ces diverses branches de notre économie politique ont plus ou moins, immédiatement ou médiatement, directement ou indirectement, intérêt à la réalisation du projet dont s'agit; aucune n'y a un intérêt contraire.

L'intérêt particulier de l'arrondissement de Tournay se trouve aussi plus ou moins partagé par les deux autres arrondissements de la province de Hainaut.

A quoi tient donc qu'un tel projet, sollicité depuis huit ans par le Hainaut sur son propre territoire, à l'unanimité de ses producteurs et de ses consommateurs, n'ait pas été exécuté aussitôt que conçu ?

A quoi ?.... A une crainte chimérique de l'ancien gouvernement d'abord, et à l'opposition d'une localité en dehors du Hainaut.

La première cause a disparu par le nouvel état de choses; la seconde est toujours la même, elle agit sans cesse par tous les moyens qui sont en son pouvoir.

La chambre de Tournay s'étant trouvée nominativement accusée par les organes de cette opposition, ne croit pas hors de propos de reproduire ici les faits primitifs en quelques lignes.

En .... les chambres de commerce de Mons, Tournay, Courtray, Ypres et Ostende conçurent le projet d'une grande ligne de communication par eau, dans l'intérêt des producteurs du Hainaut, d'une part, et des consommateurs de la Flandre, d'autre part : il s'agissait alors de réunir la Haine à l'Escaut, l'Escaut à la Lys et la Lys à l'Yperlée. La jonction de la Haine à l'Escaut eut lieu par le canal d'Antoing, et l'on s'occupa, immédiatement après, du travail préparatoire géométrique pour la réunion de l'Escaut à la Lys; mais ici surgirent de nombreux obstacles : les reconnaissances des hommes de l'art sur Courtray directement, en amont de Courtray et en aval de Courtray, constatèrent l'impossibilité MORALE d'exécution, c'est-à-dire qu'elles démontrèrent que jamais, et bien loin de là, l'intérêt même le plus minime des capitaux employés ne serait couvert par le produit du péage.

Cependant ces chambres de commerce, et notamment celles de Tournay et de Courtray, s'obstinaient à vouloir la communication à tout prix.

C'est au milieu de toutes ces difficultés que se présenta M. l'ingénieur en chef De Brock avec son projet du canal de l'Espierre : il fut fort mal accueilli par la chambre de commerce de Tournay; fidèle à la convention primitive, elle repoussait toute modification qui aurait pu ne pas convenir à Courtray et à Ypres.

Digitized by Google

Mais force fut de céder à l'évidence des calculs et des faits exposés par M. l'ingénieur : il s'attachait d'abord à une circonstance extraordinaire et tout-à-fait imprévue, c'est-à-dire à l'ouverture, qui venait d'avoir lieu en France, d'un canal de la Deule à Roubaix, avec projet ultérieur de prolongation jusqu'à la frontière ; l'ingénieur démontrait ensuite que la jonction de ce canal à l'Escaut, d'une facilité extrême et à peu de frais, préparerait d'immenses débouchés aux produits pondéreux et volumineux du Hainaut ; il démontrait d'ailleurs que les deux Flandres ne perdaient rien, absolument rien dans cette nouvelle conception ; qu'elles y gagneraient, au contraire, dès l'instant que l'on donnerait suite aux plans des améliorations qu'il avait conçues pour la navigation de l'Escaut et les canaux de Bruges, Nieuport, etc.

Nous le répétons, force fut de céder à l'évidence des calculs et des faits : la chambre estima qu'il serait injuste de sacrifier à un amour-propre ridicule les intérêts bien entendus de la province de Hainaut.

Voilà l'exacte vérité.

Au surplus, la chambre n'entendait pas exclure l'idée de la communication entre l'Escaut et la Lys concurremment avec la communication de l'Escaut à la Deule, et encore aujourd'hui, elle est bien éloignée de repousser cette dernière communication, si elle est possible ; car, dans un pays comme le nôtre, il ne peut jamais y avoir ni trop de routes ni trop de canaux, et, si la possibilité était prouvée, l'on trouverait des souscripteurs encore parmi nous.

Mais en attendant, saisissons avec empressement le moyen qui nous est offert d'accroître considérablement les exportations d'une province toute productrice, la première du royaume sous le rapport de la richesse et de la variété de ses produits, province dont l'immense population ne peut vivre sans écoulement au dehors.

Nous avons lu les oppositions de quelques points de la Flandre et nous avons remarqué, comme le remarquera sans doute la commission des États, que celles des campagnes sont toutes du même style, mêmes expressions et souvent même écriture ; elles sortent de la même fabrique : nous ne nous attacherons qu'à celle de Courtray, parce qu'à la suite d'une opinion qui n'est plus de notre temps en matière d'économie politique, la chambre de commerce de Courtray laisse échapper un aveu qui renverse tout-à-fait son argumentation principale.

En effet, voici les propres expressions de cette chambre de commerce :

« *Il est certain que l'exportation par Roubaix devenant plus facile et moins coûteuse que par* » *les débouchés actuels, le prix du charbon de terre baissera sur la ligne du Nord en France :* » donc, et par une conséquence incontestable, la consommation sera plus forte et nos » exportations plus nombreuses ; mais, ajoutent les Courtraisiens, *parce que le charbon de* » *terre baissera sur la ligne du Nord en France,* IL HAUSSERA *en Belgique !* » En vérité, ce raisonnement est tellement absurde en présence de la masse de nos richesses houillères, que s'étendre pour le réfuter, ce serait faire injure aux personnes appelées à juger ce grand procès en dernier ressort.

« Mais, » disent encore les Courtraisiens, « procurer le charbon à meilleur marché aux » fabriques de Roubaix, c'est sacrifier les fabriques de Courtray et de Gand à l'industrie » étrangère. » Or, et indépendamment de ce que, dans la rapidité du développement progressif actuel de tous les moyens économiques pour le travail industriel, une pareille opinion n'est plus de notre temps, ainsi que nous le disions plus haut, nous invoquons au fond la conscience de tous les producteurs de tissus, pour apprécier à sa juste valeur le point de différence qui pourra exister dans *le prix de revient* à *Roubaix*, et son influence réelle sur la consommation des produits belges de même nature.

Et puis voyez la contradiction des Courtraisiens dans ce langage-ci :..... *Aller à Roubaix et à Lille par le chemin le plus court, c'est sacrifier notre industrie à l'industrie étrangère : Aller à Lille et à Roubaix en passant par Courtray* (et nos adversaires soutiennent que la différence du fret serait imperceptible), *le prétendu sacrifice antinational n'a plus lieu !* quelle inconséquence !!

Non, notre industrie ne sera point sacrifiée à l'industrie étrangère par une plus facile exportation pour le Hainaut vers la Flandre française, de nos houilles, de nos marbres, de nos pierres, de nos chaux, de nos bois, de nos foins, etc., etc., et rien n'empêche que la Flandre, si elle le croit utile à ses vrais intérêts, n'ouvre aussi de son côté un canal de jonction de l'Escaut à la Lys.

Nos exploitations houillères, une des grandes ressources de la Belgique, se trouvent menacées d'un bien autre danger que celui dont la chambre de commerce de Courtray feint d'avoir

Digitized by Google

peur, et ce danger nous l'avons signalé dans le temps au roi Guillaume pour combattre sa répugnance à laisser ouvrir le canal de Roubaix, le voici :

Le haut prix *de revient*, actuellement existant, des houilles belges sur les marchés de l'arrondissement de Lille, provoque à la découverte de veines de houilles sur le territoire français de cet arrondissement et nourrit l'esprit de recherche chez les spéculateurs : au moment présent même de nouvelles associations se forment à cet effet dans la banlieue de Lille et de Bouchain. Si demain le canal de Roubaix était ouvert, cet esprit de recherche serait aussitôt amorti par la crainte de ne pouvoir tenir la concurrence; et que ferions-nous de nos houilles si, de hasard, l'on parvenait à des découvertes heureuses dans cette partie du département du Nord : cette considération a une haute portée, et elle sera mieux appréciée par le gouvernement de Léopold qu'elle ne le fut par celui de Guillaume.

Nous nous résumons :

Le Hainaut éprouve l'extrême besoin d'accroître l'exportation de ses produits. Il veut créer chez lui un petit canal qui peut répondre à ce besoin; quelques localités de la Flandre occidentale se rendent opposantes, parce que ce canal ne passera pas chez elles; le Hainaut accorde que ces localités peuvent en faire un comme elles l'entendent; de leur côté, elles le veulent bien peut-être, quoiqu'incertaines encore si la nature du terrain se prêtera aux travaux, mais elles veulent l'exclusif, et à une simple éventualité elles veulent sacrifier aujourd'hui tous les intérêts réunis de la province de Hainaut.

Elles servent en cela d'instruments aveugles au monopole d'Anzin et de Condé qui s'agite sourdement avec celui du canal de la Sensée pour faire avorter la plus belle conception d'un de nos premiers ingénieurs.

Notre tâche est remplie, le gouvernement du roi jugera.

Veuillez agréer, Monsieur le Gouverneur, l'hommage de nos sentiments respectueux.

Le président,

GILSON.

Le secrétaire,

E. DUQUESNOY.

N° 21.

Lettre de M. F. Corbisier, du 24 avril 1834, en réponse aux observations dont le taux du péage indiqué dans sa demande, avait fait l'objet de la part de l'un des membres de la commission d'enquête.

MESSIEURS,

Un des membres de la commission d'enquête, chargée de se prononcer sur l'utilité du projet du canal de l'Espierre, m'a fait connaître que le péage dont j'ai demandé la concession, lui paraissant trop élevé, il en a fait l'observation à la commission qui, dans son avis, a émis le vœu de voir réduire ce péage.

Cette opinion aurait dû, ce me semble, être appuyée sur des chiffres, car, bien que la réduction soit à désirer, il faut d'abord examiner si elle est praticable. Pour moi, Messieurs, je ne le crois pas. Le droit à percevoir sur une route quelconque se règle en prenant égard : 1° à la dépense de construction; 2° à la durée de la concession; et 3° au tonnage présumé des marchandises à transporter sur la route.

Or, dans ma demande, je me suis efforcé de ramener la dépense au taux le plus bas, tandis qu'au contraire, j'ai grossi, autant que les prévisions peuvent le permettre, le tonnage supposé du mouvement de la navigation du canal projeté.

Le devis du premier projet de M. l'ingénieur De Brock s'élevait à 620,000 florins; après un mûr et consciencieux examen, il fut réduit par le conseil des ponts et chaussées à 616,320 florins, et le mien ne monte plus qu'à 519,750 florins (1,100,000 francs).

Digitized by Google

Quant au mode de concession, celui que je propose vaut, sans doute, mieux que celui préféré par M. De Brock, qui voudrait que l'adjudication se fît sur un tarif déterminé, au rabais du nombre d'années. Il est évident qu'une concession de longue durée, accordée à celui qui demande le moindre droit, est non-seulement plus avantageuse au commerce, mais se trouve encore parfaitement d'accord avec la raison et l'équité, en ce qu'elle n'impose pas à la génération présente, tous les frais d'un ouvrage dont jouiront également après celle-ci les générations qui doivent suivre.

Le tarif établi par M. De Brock est, à la vérité, moins élevé que le mien. Toutefois, il est bon de savoir que cet ingénieur raisonnait, en 1830, dans la snpposition de l'exécution du passage souterrain que la compagnie française du canal de Roubaix devait construire et auquel elle semble avoir renoncé depuis plusieurs années. Mais moi, dans l'état actuel des choses, j'ai dû (et je n'aurais pu faire autrement) raisonner comme si le résultat *certain* du canal projeté ne doit être seulement que d'ouvrir à nos produits le débouché de Roubaix et des environs. En effet, rien n'assure que le passage souterrain s'effectuera de manière à permettre d'aller à Lille par ce canal. Je vous prie, Messieurs, de revoir, sur ce point, le mémoire joint à la requête que j'ai présentée au roi.

Partant de cette hypothèse, on ne peut raisonnablement porter au-delà de 500 bateaux du port moyen de 120 tonneaux, le nombre des embarcations chargées de houille et de chaux qui fréquenteraient la communication nouvelle, laquelle devrait soutenir la concurrence contre la Scarpe, la Sensée et la Lys.

Si vous voulez observer, Messieurs, à quels sacrifices cette concurrence obligerait le concessionnaire; si vous voulez remarquer, en outre, que probablement, dans l'intérêt de la Sensée seule, les péages de l'Escaut supérieur seraient notablement diminués; et si, enfin, vous considérez que l'adjudication publique doit, en définitive, faire justice de l'excès de mes prétentions, si vraiment mes prétentions sont excessives, vous reconnaîtrez qu'il n'y a pas lieu, quant à présent, à déclarer que le droit proposé est trop élevé.

Je crois devoir rappeler à votre souvenir, Messieurs, que M. De Brock évalue le mouvement du canal de l'Espierre à 1,000 bateaux annuellement; c'est le double de mon estimation. Cependant il ne compte que sur 510 bateaux chargés de houille et sur 250 chargés de chaux. Son relevé suppose ensuite : 76 bateaux de bois de construction; 70 de pierres de taille et moellons; 45 de briques, ardoises et tuiles; 20 de fer et de plomb; 16 de toile écrue; 10 de laine et 3 de semence de lin. Ensemble 240 bateaux.

Cette citation suffira, Messieurs, pour vous faire apprécier l'exactitude de ce relevé. Vous ne pourrez vous défendre de soupçonner de l'exagération dans le calcul relatif à la houille et à la chaux, en y voyant figurer les toiles pour 16 bateaux (8,920,000 kilogrammes); les laines pour 10 (1,200,000 kilogr.); la graine de lin pour 3 (360,000 kilogr.); etc., etc.

Cependant, Messieurs, s'il était clairement démontré que, dans le cas de l'exécution du passage souterrain du canal de Roubaix, le mouvement annuel du canal de l'Espierre prendrait une importance beaucoup plus grande que celle que je suppose, il conviendrait, selon moi, non de proposer une réduction immédiate sur le droit à concéder, mais bien de faire une réserve dans le cahier des charges, afin que cette réduction fût obligatoire, dès qu'elle deviendrait possible.

Veuillez, Messieurs, agréer l'hommage de mon respect.

Mons, le 24 avril 1834.

FRÉD. CORBISIER.

N° 22.

Avis de la députation des États du Hainaut, du 26 *avril* 1834, *sur le projet du canal de l'Espierre.*

La députation des États de la province de Hainaut,

Vu la demande du sieur Corbisier (Frédéric), négociant, à Mons, en concession du canal de

Digitized by Google

l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix, avec plan et appréciation sommaire de la dépense;

L'arrêté ministériel du 26 novembre 1833, qui ordonne la tenue d'une enquête et le dépôt de l'avant-projet du dit canal, dans l'un des bureaux du gouvernement provincial, à Mons, pendant le délai d'un mois;

Les certificats des bourgmestres des communes de Warcoing et Saint-Léger, constatant que les avis annonçant le dépôt du plan et l'ouverture du registre d'annotation des oppositions pendant le délai ci-dessus d'un mois, à compter du 1er décembre 1833, ont été dûment affichés dans les dites communes;

Un exemplaire du dit avis, le n° 61 du *Bulletin administratif*, et le n° 305 du journal le *Moniteur du Hainaut*, dans lesquels l'avis susmentionné a été inséré;

Le registre d'annotation des observations ou oppositions tenu au gouvernement provincial, sur lequel est inscrite la seule opposition de M. Guillochin-Hue, de Mons, à cause d'une propriété qui serait traversée par le canal projeté;

La disposition ministérielle du 30 janvier 1834, qui ordonne que l'avant-projet du canal dont il s'agit, sera déposé, pendant un mois, à l'inspection du public, dans les bureaux du gouvernement de la Flandre occidentale, à Bruges;

La lettre de M. le ministre d'État, gouverneur de la Flandre occidentale, du 8 mars 1834, adressée à M. le ministre de l'intérieur, par laquelle il lui fait connaître que le public a été prévenu, par l'insertion de la disposition précitée dans le *Mémorial administratif* et dans la gazette de la province, que l'avant-projet du canal de l'Espierre était déposé à son inspection, pendant un mois, à partir du 1er février, et il transmet les pièces qui lui ont été adressées par suite de cette publication;

Vu les dites pièces consistant en l'avis favorable de la chambre de commerce de Bruges;

Les protestations de la députation des États, des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, des régences municipales de Nieuport, Wervicq, Courtray, Menin, Furnes, Ypres, Dixmude, Mouscron, Lombartzyde, Schoore, Mannekensvere, Adinkerke, Alveringhem, Ave-Cappelle, Beveren, Boitshoucke, Bulscamp, Coxyde, Eggewaerts-Cappelle, Houthem, Isenberghe, Leysele, Moeres, Deren, Oostduinkerke, Pervyse, Ramscappelle, Saint-Georges, Saint-Riquiers, Stavele, Steenkerke, Vinckem, Wulpen, Walveringhem et Zoutenaye;

La requête adressée à Sa Majesté contre le projet, par la régence de Furnes;

Celle en faveur du projet adressée à M. le ministre de l'intérieur par la chambre de commerce de Bruges;

Le rapport favorable de la régence de la ville de Tournay;

Les observations également favorables, adressées à M. le gouverneur de la Flandre occidentale par un grand nombre de bateliers de Gand, Mons et Tournay;

Les observations suivies de calculs, adressées à la commission d'enquête par un grand nombre de propriétaires de houillères, exploitants et négociants de l'arrondissement de Mons;

Les observations adressées à la dite commission par les chaufourniers et maitres de carrières de Tournay et environs;

Autres observations des chaufourniers et extracteurs de pierres de Basècles;

Le rapport de l'ingénieur en chef des mines dans la province, du 24 janvier 1834;

Les délibérations en faveur du projet, prises par les conseils municipaux des soixante-six villes et communes de la province de Hainaut, ci-après désignées, savoir: Saint-Ghislain, Cuesmes, Jemmapes, Quaregnon, Hornu, Pâturages, Wasmuel, Frameries, Warquignies, Hautrages, Thulin, Hensies, Montrœul et Boussu, district de Mons, Ramegnies, Frasnes, Aubechies, Belœil, Pommerœul, Moustier, Herquegies, Buissenal, Moulbaix, Hacqueguies, Thumaïde, Grandglise, Quevaucamps, Stambruges, Bernissart, Basècles, Bliquy, Harchies, Ellignies-Sainte-Anne, Pommerœul, district d'Ath, et Taintignies, Vezon, Leuze, Hérinnes, Mont-Saint-Aubert, Melles, Pottes, Popuelles, Obigies, Mourcourt, Velaines, Barry, Jollain-Merlin, Baugnies, Guegnies, Lesdain, Howarderies, Rongy, Bury, Fontenoy, Calonne, Rumes, Havinnes, Chercq, Péronne, Brasmenil, Roucourt, Wasmes-Audemez-Briffœil, Callenelle, Wiers, Maubray, Blaton, district de Tournay;

Vu une carte des canaux de la Flandre, par M. Cordier;

Digitized by Google

Une autre carte de la navigation de *Mons* à Compiègne;

La copie d'une déclaration donnée à Lille, par M. Brame, le 24 octobre 1826, et des observations sur le canal de l'Espierre, imprimées dans un journal, ces quatre dernières pièces remises par M. Corbisier;

Vu le rapport de la commission d'enquête, en date du 24 mars 1834;

L'avis de M. *De Vrière*, membre de la dite commission, énoncé dans un rapport particulier, ce membre n'ayant pu assister à l'assemblée de la commission;

Les rapports et avis favorables des chambres de commerce des villes de Mons et Tournay;

Les observations du demandeur en concession relatives au taux de péage indiqué dans sa demande;

Vu la loi du 19 juillet 1832 et l'arrêté royal du 18 juillet même année;

Considérant que les formalités prescrites ont été dûment remplies;

Que la commission d'enquête a déclaré, à l'unanimité, l'utilité publique du projet; que cette utilité est évidente et ne peut être contestée;

Que les oppositions qui y ont été formées dans les Flandres, n'ont été dictées que par un intérêt de pure localité, en opposition avec l'intérêt général, et par conséquent ne peuvent être prises en considération;

Que les autres motifs qui ont fait ajourner, par le gouvernement déchu, l'exécution de cette nouvelle communication par eau, ne subsistent plus;

Que les appréhensions mises en avant par les opposants, motivées sur ce qu'à l'aide du canal de l'*Espierre*, la navigation belge pourrait être un jour transportée sur les canaux français, ne sont pas fondées;

Que la conservation et la prospérité de notre agriculture, de notre commerce et de notre industrie, spécialement de nos exploitations charbonnières, de nos carrières, fours à chaux, etc., réclament impérieusement la construction de ce nouveau canal de débouché;

Considérant, quant au vœu émis par la commission d'enquête, de voir le canal de l'Espierre construit en grande section et le taux du péage diminué, que, d'une part, cette construction en grande ou en moyenne section, dépend de ce qui sera résolu et exécuté pour la partie française du canal et, d'autre part, l'auteur du projet ne consentant pas à faire actuellement une diminution sur le péage, l'adjudication publique et la concurrence à laquelle elle donnera lieu, pourront ramener le péage à son taux véritable, s'il est réellement exagéré;

Est d'avis,

Que la demande du pétitionnaire est susceptible d'être favorablement accueillie; qu'en conséquence il y a lieu d'autoriser la construction du canal de l'Espierre, par voie de concession de péages, pendant le terme de *quatre-vingt-dix ans*, et de statuer que l'entreprise sera mise en adjudication publique, d'après un devis et cahier des charges préalablement approuvé; que le rabais de l'adjudication portera sur le taux du péage déterminé dans la demande du sieur Corbisier; qu'enfin le canal sera construit en grande ou en moyenne section, en se conformant toutefois à ce qui sera résolu et exécuté en France à cet égard.

Fait en séance à Mons, le 26 avril 1834.

(*Suivent les signatures.*)

Pour expédition conforme,
Le gouverneur du Hainaut,
DE PUYDT.

N° 23.

Avis de la chambre de commerce de Gand, du 12 septembre 1834, sur le projet du canal de l'Espierre.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Conformément à l'art. 2 de l'arrêté de M. le ministre de l'intérieur, que nous avons reçu par copie avec votre lettre du 19 août dernier, 2e div., r. a/8, n° 2487, nous avons l'honneur

Digitized by Google

de vous communiquer notre avis sur la construction du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix.

Il est dans l'intérêt de la Flandre orientale que le canal projeté ne se creuse pas, car il nous paraît indubitable que, du moment où ce canal existera, nous perdrons une partie de la navigation qui se fait aujourd'hui par chez nous et que même un jour le gouvernement français, au moyen de l'élargissement et de l'approfondissement des canaux intérieurs, ainsi que par de nouvelles dispositions de douane, nous la fera perdre entièrement : nous devons donc désirer vivement qu'il ne soit apporté aucun changement à l'état actuel des choses. Le gouvernement, d'ailleurs, ne saurait ignorer combien il est intéressant pour notre province, afin de pouvoir subvenir à l'entretien des travaux d'art existant sur ses rivières et canaux, de ne pas diminuer ses revenus, ce qui aurait nécessairement lieu par le creusement du canal dont s'agit.

Nous devons cependant faire remarquer que notre intention n'est pas de former opposition à un projet dont l'exécution pourrait intéresser une autre province, mais nous nous bornons à faire ces observations, afin de mettre le gouvernement à même de les peser et de prendre en définitive la résolution qu'il croira la plus conforme aux intérêts généraux du pays, en comparant les torts que notre province en ressentira avec les avantages qu'une autre pourra en retirer.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT, *prés.*

Le membre de la chambre, faisant fonctions de secrétaire,

G. GRENIER.

N° 24.

Avis de la chambre de commerce de Courtray, du 16 *septembre* 1834, *contre le projet du canal de l'Espierre.*

MONSIEUR,

Par votre arrêté du 16 août dernier, 4e division, n° 4021, il a été ordonné que l'avant-projet du canal de l'Espierre fût déposé dans la Flandre orientale, et que conformément au prescrit de l'art. 8 de l'arrêté du roi, du 18 juillet 1832, les chambres de commerce fussent consultées sur cet avant-projet.

Satisfaisant à l'invitation qui nous est faite sur cet objet par l'intermédiaire de M. le gouverneur de cette province, nous vous adressons, Monsieur le Ministre, notre avis et nos délibérations sur les *avantages* et les *inconvénients* de l'entreprise projetée.

Les avantages présumés seraient :

1° Qu'une partie du Hainaut expédierait plus directement ses charbons, sa chaux, et quelques matières pondéreuses par le canal projeté, que par les autres débouchés actuellement existants, vers Roubaix, Lille et environs;

2° Que le canal projeté serait gratuitement confectionné par la France (ses entrepreneurs, ou son gouvernement), vu que le canal français correspondant se trouve non-seulement projeté, mais est déjà creusé par Roubaix jusqu'à l'extrême frontière, et touche au sol de Belgique.

Les inconvénients seraient :

1° En ce que sa seule confection fournirait de l'eau aux villes de Roubaix et Tourcoing, pour leurs nombreuses fabriques (rivales de celles des Flandres).

En effet, le premier projet français de l'ingénieur Cordier, de fournir de l'eau à Roubaix et Tourcoing, en creusant un canal pris dans la Deule jusqu'à Roubaix même, étant manqué parce qu'on ne trouvait pas de sources pour l'alimenter, les entrepreneurs français ont songé à prendre les eaux en Belgique, et ont proposé le canal de jonction de l'Escaut à Roubaix.

Digitized by Google

A notre avis, il ne faut pas protéger l'exploitation des fabriques des villes françaises, au détriment des fabriques de Gand, Courtray, et de toute la Belgique ;

2° Que ce canal rendrait notre navigation tributaire de la France, pour les bateaux qui pourraient emprunter ce canal pour arriver, par la Deule, à Menin et Courtray. Tribut dont nous nous sommes déjà affranchis par la construction sur le sol belge du canal d'Antoing ;

3° Que ce canal nous priverait de la navigation française, en ce que les nombreux *bateaux français* qui, en raison de la profondeur de nos eaux, naviguent actuellement sur nos canaux et rivières, même pour aller à Dunkerque par Gand et Bruges, et au bénéfice de notre pays, iraient à l'avenir par le canal projeté, sans que notre pays en profitât ;

4° Que ce canal pourrait réaliser un jour le désastreux plan français qui tendait à détourner les eaux de la Lys, et à la dessécher, en relevant le niveau des eaux de la France dans ses propres canaux pour les déverser ensuite dans la mer ;

5° En ce que ce canal serait antinational et tout dans l'intérêt de la France et de quelques spéculateurs, pour nuire à la navigation toute intérieure actuellement existante, et empêcher et détruire tout projet ultérieur d'une navigation plus étendue dans l'intérieur, que le commerce belge projette de Mons vers la mer ;

6° En ce que le canal, fût-il creusé, ne serait qu'un canal français ouvert ou fermé d'après *le tarif* favorable ou défavorable qu'y imposerait à son gré la France, et partant éphémère pour la navigation belge, et tout-à-fait nul, si jamais guerre advint, ce qui, quoique non présumable, peut arriver ;

7° En ce que tout prétendu avantage momentané que le Hainaut pourrait tirer de ce canal pour ses mines et ses carrières, ne pourrait avoir lieu qu'au détriment des mêmes établissements français qui pourront engager leur gouvernement à hausser son tarif sur ces mêmes produits et dont les soi-disant faveurs ne seraient dès lors que chimériques, puisqu'elles dépendraient d'un gouvernement étranger ;

8° En ce que ce canal, en face des villes de guerre de Tournay et d'Audenarde, peut, en certains cas, être très nuisible au pays ; là où un État sait et doit savoir, que son avenir est la durée de son existence ;

9° En ce que l'intérêt d'une fraction d'une province doit céder devant l'intérêt de plusieurs provinces entières auxquelles ce canal pourrait nuire actuellement et spécialement pour l'avenir ;

10° En ce que le commerce n'entendant pas empêcher les débouchés, il conviendrait de préférer un débouché par une navigation intérieure et nationale sur Lille, par une communication à grande section, et par conséquent qui répondit aux intérêts généraux de tous, ce qui devient facile par la jonction de l'Escaut à la Lys, que par un petit canal local et à petite section, mais qui, vu l'étendue restreinte de la Belgique, nuirait toujours à tout projet d'un grand canal de débouché et de navigation intérieure.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Courtray, le 16 septembre 1834.

Le secrétaire, — *Pour le président*,

Bierbuyck. — F. Rosseeuw, *membre de la chambre.*

N° 25.

Avis de la chambre de commerce d'Ostende, du 8 novembre 1834, contre le projet du canal de l'Espierre.

Monsieur le Gouverneur,

Par votre dépêche du 13 de ce mois, n° 3030, vous nous faites l'honneur de nous demander notre avis sur le projet de construire un canal d'Espierres à Roubaix.

Le but principal de cette conception nous paraît être de créer, en faveur de la France, une voie de communication qui l'affranchirait du besoin de devoir emprunter les eaux intérieures des deux Flandres, pour ses transports de charbon de Mons à Dunkerque.

Digitized by Google

La navigation par le Haut-Escaut et par les canaux de Gand, de Bruges et de Plasschendaele, est très importante aujourd'hui; la France voudrait la paralyser en faveur des eaux intérieures du département du Nord : un mémoire de M. Cordier, ingénieur français (1820), en fait l'aveu.

Mons et Dunkerque étant les deux points opposés du cercle, dont l'une moitié de la circonférence passe à Gand et l'autre à St-Omer, il ne peut guères résulter d'économie pour les consommateurs, dans le choix qu'ils feraient, pour le transport de charbon, de l'une voie de préférence à l'autre; seulement, la construction d'un canal d'Espierres à Roubaix ferait passer au département du Nord les avantages dont les deux Flandres jouissent actuellement. Ce cas échéant, les lignes de canaux et de rivières d'Espierres à Furnes par Gand, se trouveraient privées de leur principal revenu.

Ces motifs nous autorisent à croire, Monsieur le Gouverneur, qu'il intéresse à la Belgique de se méfier des insinuations qui tendraient à lui enlever, en faveur d'un pays voisin, l'avantage qu'elle retire aujourd'hui du transport de charbon de Mons à Dunkerque par Gand, Bruges et Furnes.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre respect.

Les président et membres de la chambre de commerce d'Ostende,

DE VAN DER LEEP, *vice-président.*

Le secrétaire,

M. HANNAN.

Pour copie conforme :

Le greffier des États de la Flandre occidentale,

ROELS.

N° 26.

Rapport fait le 15 novembre 1834, par la commission déléguée par le comité de conservation remplaçant la députation des États de la Flandre orientale, sur la question du canal de l'Espierre, et adoption des considérations et conclusions de ce rapport par le comité de conservation.

Les discussions qu'a soulevées le projet du canal de l'Espierre, nous ayant démontré que ce projet, en favorisant certains intérêts, pouvait en froisser d'autres, nous avons tâché de nous entourer de tous les renseignements propres à nous guider dans notre examen et à l'éclairer, et c'est à cette cause qu'il faut attribuer le retard qu'a éprouvé la présentation du présent rapport.

Pendant que nous nous occupions du canal de l'Espierre, un autre projet, celui de l'établissement d'un canal d'Escanaffles, ayant pour objet la jonction de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée, nous a été communiqué officieusement. Nous avons cru devoir le faire entrer dans notre examen, parce qu'il nous a paru que ce projet entrait pour beaucoup dans l'opposition que le projet du canal de l'Espierre a rencontrée dans la Flandre occidentale, et que, dès lors, il était au moins convenable d'examiner lequel des deux projets offrirait le plus d'avantages et le moins d'inconvénients.

Pour la facilité de notre travail, nous avons d'abord posé des questions que nous avons ensuite cherché à résoudre.

Nous les reproduisons ici, ainsi que les réponses ou observations qui s'en sont suivies et qui mènent naturellement aux conclusions par lesquelles nous terminerons ce rapport.

1re *question.* Quels sont les avantages que produira le canal de l'Espierre, pour le Hainaut et la Belgique en général?

Le canal de l'Espierre épargnera aux bateaux chargés des provenances du Hainaut, le long détour qu'ils doivent faire, par la voie de la Scarpe et de la Sensée pour se rendre à Lille et Roubaix, et les retards et lenteurs auxquels ils sont exposés, pendant une partie de

Digitized by Google

l'année, par le manque d'eau, pour naviguer avec facilité sur ces communications. Il ouvrira un nouveau débouché pour l'exportation des charbons belges à Lille, Roubaix et les environs, où ils sont recherchés et même préférés aux charbons d'Anzin. Il permettra ainsi au Hainaut d'alimenter de ce combustible les nombreuses usines de cette partie de la Flandre française, en concurrence avec la compagnie d'Anzin, si non avec avantage sur cette compagnie qui y exerce aujourd'hui le monopole.

Il facilitera également l'exportation vers cette contrée des pierres et de la chaux de Tournay et autres endroits du Hainaut, qu'on y transporte maintenant par chariots; ce qui en rend le prix trop élevé et empêche le Hainaut de jouir des avantages que les nombreux établissements situés sur la frontière française lui offrent par la vente de ces produits.

2e *question*. Le canal de l'Espierre nuira-t-il aux Flandres, en leur enlevant la navigation de Mons vers Dunkerque par l'Escaut et les canaux de la Belgique, et, dans l'affirmative, quelle perte en résultera-t-il pour chacune des deux Flandres?

Pour être à même de résoudre la première partie de cette question, nous nous sommes procuré des données sur le montant des droits et frais à payer pour un bateau de cent tonneaux, naviguant de Mons à Dunkerque, par Gand, et pour le même bateau naviguant de Mons à Dunkerque, par le canal de l'Espierre.

Suivant ces données, ces droits et frais s'élèvent dans le premier cas comme suit :

Droits de Mons à Espierres	fr.	62 45
Frais de haleurs et ouvriers		50 25
Droits d'Espierres à Dunkerque		34 50
Frais d'ouvriers, chevaux et alléges		172 25
Pour les Flandres, ensemble	fr.	319 45

Les chiffres les plus bas ont donné pour la navigation par Lille, les résultats suivants :

Droits de Mons à Espierres	fr.	62 45
Frais id.		50 25
Droits et frais d'Espierres à Lille		*mémoire*
Droits de Lille à Dunkerque		121 00
Frais d'ouvriers, chevaux et alléges		110 00
Ensemble	fr.	343 70

Donc, quelle que soit la réduction que subisse le droit actuel d'un franc par tonneau, qui est perçu sur le canal de Roubaix, et quelque modiques que soient ceux que l'on devra payer d'Espierres à Roubaix, il est à supposer que les Flandres ne perdront pas, quant à présent, la navigation de Mons vers Dunkerque. Elles la perdront cependant si la France, en améliorant ses communications par eau de Lille à Dunkerque, fait assez de sacrifices pour y rendre la navigation peu coûteuse, ou si cette navigation prend assez d'activité pour qu'on diminue les droits d'Espierres à Dunkerque, de manière à ce que la navigation y devienne plus favorable aux bateliers que celle par les Flandres; ou si enfin les droits à payer d'Espierres à Roubaix et Lille étaient plus que compensés par les bénéfices résultant de la possibilité pour les bateliers, de faire deux voyages par cette voie, pendant le même temps qu'ils emploient pour en faire un de Mons à Dunkerque par les Flandres.

Dans ce cas, la perte pour la Flandre orientale sera d'abord d'une somme de fr. 6,272 de droits d'écluse et de pont, qu'elle perçoit sur les 800 bateaux qui la traversent annuellement pour se rendre à Dunkerque, ci . . . . . fr. 6,272 00

En second lieu, d'une somme d'environ cent cinquante francs par bateau, que les bateliers dépensent dans la Flandre orientale, pour leurs besoins personnels, frais d'ouvriers et haleurs, achat de câbles, poix et goudron, dont ils s'approvisionnent toujours à leur passage, ces objets étant ici à meilleur marché qu'en France ou dans le Hainaut, et laquelle somme est en grande partie répandue dans la classe la plus nécessiteuse, ci 120,000 00

Ensemble . . . . . fr. 126,272 00

On peut évaluer à la même somme la perte qu'éprouverait la Flandre occidentale.

3e *question*. Les avantages que le Hainaut obtiendra par la construction du canal de l'Espierre seraient-ils obtenus par l'établissement d'un canal d'Escanaffles à la Lys et de la Lys

Digitized by Google

à l'Yperlée, et quels seraient les inconvénients qui pourraient résulter de l'établissement de cette seconde communication ?

La jonction de l'Escaut à la Lys, par un canal qui partirait d'Escanaffles, serait moins avantageuse au Hainaut que le canal de l'Espierre, parce que les bateaux de Mons et Tournay devraient faire un plus long détour pour se rendre à Lille et à Roubaix, sans compter le retard que les écluses multipliées sur le canal d'Escanaffles devraient faire éprouver à la navigation. Supposez une rame de cent bateaux. Comment faire faire port à tous ces bateaux, chaque fois qu'ils devront passer d'un niveau d'eau à l'autre, sans occasionner des retards que les pertes d'eau, résultant de la manœuvre des écluses, rendront encore plus longs et même dangereux dans des canaux qu'il faut alimenter artificiellement?

La continuation de ce canal de la Lys à l'Yperlée tend uniquement à enlever à la Flandre orientale la navigation de Mons vers Dunkerque et les environs; et, en effet, cette nouvelle communication n'est pas nécessaire pour Ypres, puisqu'il existe un canal d'Ypres à Dunkerque. Il est vrai que le canal d'Escanaffles devant coûter neuf millions de francs, les droits devraient peut-être s'élever trop haut pour que cette voie offrit plus d'avantages que la navigation par les Flandres; mais les auteurs de ce projet avouent qu'ils comptent sur la navigation de Mons et Tournay à Lille et Roubaix, qui promet d'être fort active, soit qu'on l'établisse par le canal de l'Espierre ou par celui d'Escanaffles, comme on le verra ci-après, et le grand nombre de bateaux qui passeraient par le canal d'Escanaffles, si celui de l'Espierre n'était pas exécuté, pourrait permettre aux concessionnaires de réduire les droits de navigation de manière à enlever à la Flandre orientale le passage des bateaux allant de Mons à Dunkerque.

La construction d'un canal d'Escanaffles à l'Yperlée présenterait encore d'autres inconvénients. Les auteurs du projet avouent que sa mise à exécution dépend de l'abandon du projet du canal de l'Espierre, parce que n'ayant pas le monopole de la navigation de Mons vers Lille et Roubaix, ils n'obtiendraient jamais l'intérêt de leurs mises de fonds; mais outre qu'il n'y a pas de raison plausible pour abandonner le projet du canal de l'Espierre, uniquement en faveur de celui du canal d'Escanaffles à l'Yperlée, si on l'abandonnait aujourd'hui, il pourrait être mis à exécution plus tard, et alors le canal d'Escanaffles à l'Yperlée aurait le sort qui lui est inévitablement réservé, celui de ne pas produire l'intérêt des capitaux y employés, car ce canal devant porter préjudice à la France, celle-ci ferait tout pour l'anéantir, et nous avons l'expérience des mesures qu'elle a prises pour reporter sur son territoire la navigation qu'on avait tenté d'établir sur le territoire belge, par le canal de Pommerœul. Si le canal de l'Espierre n'est pas construit et que l'on construise celui projeté d'Escanaffles à l'Yperlée, n'avons-nous pas à craindre que la France n'établisse une grande navigation de l'Escaut à la mer, entièrement sur son territoire, en mettant à exécution le projet présenté par l'ingénieur français Cordier, dans son rapport sur les améliorations de la navigation intérieure française et qui ne tend à rien moins qu'à détourner le cours naturel de l'Escaut.

Voici comment s'exprime cet ingénieur à la page 41 de son rapport :

« Le canal de la Sambre (à Landrécies) à l'Escaut, serait conduit par la Selle au Bassin-Rond » sur la Sensée où il amènerait, à volonté, toutes les eaux de la Sambre et des Helpes. Supposons » maintenant que tous ces travaux soient exécutés; que le canal de la Sensée soit approfondi; » que toutes les eaux de la Sambre et de l'Escaut puissent être jetées par ce canal dans la » Scarpe; par la Deûle dans le canal du nouveau fossé et par celui-ci dans l'Aa; supposons » encore qu'un nouveau canal parte des Fontinelles, évite St-Omer, arrive à Watten et de » Watten à Bourbourg en longeant l'Aa. Au moyen de ces constructions et améliorations, on » serait maître de jeter sur une ville quelconque du département les eaux de toutes les » rivières; de faire *suspendre* la navigation de l'Escaut ou de la Lys en Belgique, et d'imprimer » à la navigation du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité. — Ces » travaux ne sont point gigantesques, etc. »

4e *question*. Le but apparent du projet d'établissement d'un canal de l'Espierre vers Lille, pourrait-il être atteint par d'autres moyens qui ne déplaceraient aucun intérêt?

En facilitant la navigation de Gand vers Lille, par la Lys, on obtiendrait ce but; il ne faudrait pour cela que faire exécuter quelques dévasements et quelques coupures, et construire deux écluses, l'une à Waken ou à Vive-St-Éloi et l'autre à Deynze, ou tous autres points que les ingénieurs jugeraient convenable; la plus grande dépense serait celle des deux écluses qui pourraient coûter ensemble fr. 260,000, somme à laquelle les auteurs du projet du canal

Digitized by Google

d'Escanaffles évaluent la dépense des deux écluses à établir sur cette même rivière, pour maintenir les eaux dans le dit canal.

On pourrait alors naviguer à deux mètres d'enfoncement de Gand à Lille en quatre jours, et d'Escanaffles à Lille, par Gand, en moins de six jours, et le détour que feraient par cette voie les bateaux allant de Mons à Lille, serait d'ailleurs amplement compensé par la modicité des droits d'écluse.

Ce moyen aurait l'avantage d'être utile tant au Hainaut qu'aux deux Flandres, et ne préjudicierait à personne.

5e *question*. Pour le cas où il serait donné suite au projet de construction du canal de l'Espierre, ce canal doit-il faire l'objet d'une concession, ou est-il préférable qu'il soit exécuté aux frais du gouvernement?

Si le canal de l'Espierre est d'un grand intérêt pour le Hainaut, c'est aussi une affaire d'argent pour ceux qui en demandent la concession.

D'après le rapport de la chambre de commerce de Mons, au gouverneur du Hainaut, rapport dont rien ne peut faire tirer l'exactitude en doute, 1,000 bateaux navigueront immédiatement sur le canal de l'Espierre. En estimant la capacité de ces bateaux à 100 tonneaux, cela donnera un tonnage de 100,000 tonneaux et, d'après le droit proposé par les soumissionnaires, de fr. 1-75 par tonneau, un revenu de . . . . . fr. 175,000 00

En ajoutant la moitié de cette somme pour le retour de ces bateaux à vide	87,500 00
Et 7,000 francs pour le retour à vide	7,000 00
des 800 bateaux naviguant de Mons à Dunkerque, qui retournent maintenant par l'intérieur de la France, et qui retourneraient par le canal de l'Espierre, on aurait un revenu de.	382,500 00

Ou environ 33 p. % de la somme de onze cent mille francs, à laquelle la dépense de la construction de ce canal est évaluée. Ce revenu sera encore augmenté par l'accroissement successif que prendra cette navigation, par la facilité qu'elle donnera aux fabriques de Lille et de Roubaix de se procurer le charbon de Mons qu'elles préfèrent à celui d'Anzin.

Si, par suite de l'économie de temps qu'offrira la navigation par le canal de l'Espierre, les huit cents bateaux qui naviguent de Mons à Dunkerque, par Gand, viennent à se diriger par Lille, ce produit s'élèvera à fr. 472,500 annuellement, ou environ 42 p. %.

Il y a plus, les concessionnaires du canal de Roubaix à Lille, se chargeront volontiers de la dépense du canal de l'Espierre, vu l'augmentation de revenu qu'il leur procurera, et alors le revenu annuel du canal de l'Espierre sera un bénéfice net que feront, sans bourse délier, les concessionnaires du canal de l'Espierre.

Ce serait un véritable scandale d'abandonner gratuitement de tels avantages à des particuliers, au détriment des contribuables dont ces avantages diminueront les charges.

Nous ne pouvons, à cette occasion, laisser passer sous silence qu'on prétend généralement que les concessionnaires du canal de Roubaix ont offert au gouvernement précédent, une somme de 1,000,000 de florins pour pouvoir continuer leur canal jusqu'à l'Escaut. — Il est donc probable que, pour obtenir cette communication, ils feraient des sacrifices de beaucoup supérieurs à la somme qu'elle devrait coûter.

Puisque le gouvernement se charge des frais de la construction des ouvrages qui n'offrent pas de bénéfice, tels que le chemin de fer, et de ceux qui ne lui rapporteront aucun revenu, tels que le canal de Zelzaete à Blankenberg, destiné à préserver les Flandres des inondations occasionnées par les entraves que mettent les Hollandais à l'écoulement de nos eaux, ouvrage dont les Flandres attendent la mise à exécution avec une vive et juste impatience, il est juste et naturel que, dans l'intérêt du pays en général, il ne jette pas à la tête des spéculateurs, les bénéfices certains que l'exécution d'autres ouvrages peut offrir.

Un autre motif doit encore engager le gouvernement à rester propriétaire du canal de l'Espierre. C'est qu'il importe qu'il puisse, en tout temps, en modifier les droits selon que les intérêts du pays pourraient le réclamer.

Le gouvernement étant propriétaire du canal de l'Espierre, pourra contribuer à rendre illusoire, quant aux Flandres, la mise à exécution du projet d'amélioration de la canalisation de Lille vers Dunkerque, en augmentant les droits de péage, à mesure que la France baisserait les siens, pour attirer la navigation sur son territoire.

En conséquence de ce qui précède, nous sommes d'avis :

Digitized by Google

1° Qu'on doit préférer, pour le moment, à l'établissement du canal de l'Espierre, les moyens indiqués ci-dessus pour établir une navigation facile de Mons à Lille, par Gand, en remontant la Lys;

2° Qu'en tous cas, la construction du canal de l'Espierre est préférable à celle du canal d'Escanaffles à la Lys et à l'Yperlée, et qu'on ne doit pas abandonner le projet du premier dans l'intérêt de l'établissement du second;

3° Que, pour le cas où le gouvernement croirait devoir accueillir la demande d'établissement d'un canal de l'Espierre vers Roubaix, il convient que cet ouvrage soit construit par le gouvernement.

Fait à Gand, le 15 novembre 1834.

(*Signé*) J.-B. d'Hane, H. Rooman, De Smet-Bossaert.

Pour copie conforme :
Le greffier des États,
Montigny.

Le comité de conservation, remplaçant les États députés de la Flandre orientale,

Vu l'arrêté du ministre de l'intérieur en date du 16 août dernier, portant que l'avant-projet du canal de l'Espierre sera déposé à l'inspection du public dans l'un des bureaux du gouvernement provincial à Gand, pendant un délai d'un mois, prenant cours au 20 du même mois, et qu'un registre y sera ouvert pendant le même temps, pour recevoir les observations auxquelles cet avant-projet pourrait donner lieu;

Vu les observations consignées sur le dit registre et les mémoires présentés depuis le dépôt de ce projet;

Vu l'avis de la chambre de commerce et des fabriques de la ville de Gand, en date du 12 septembre dernier;

Vu le rapport de la commission nommée dans le sein du comité, pour l'examen du dit projet et des observations auxquelles il a donné lieu;

Décide d'adopter pour avis, les considérations et conclusions du dit rapport qui sera transmis avec le présent à M. le ministre de l'intérieur.

Gand, le 18 novembre 1834.

Le président,
Vicomte Vilain XIIII.

Par ordonnance :
Le greffier,
Montigny.

N° 27.

Observations de la chambre de commerce de Tournay, du 15 décembre 1834, en faveur du canal de l'Espierre.

Les auteurs du mémoire débutent par tracer l'historique de tout ce qu'ils ont fait pour obtenir la jonction de la Haine à la mer du Nord, par l'Escaut et les canaux de Courtray et d'Ypres. A ce sujet, ils adressent un reproche aux chambres de commerce de Mons et de Tournay, en prétendant que ces deux chambres n'ont pas rempli exactement la convention conclue en 1819, à l'effet d'obtenir cette jonction. Mais ce reproche, auquel nous avons déjà eu occasion de répondre antérieurement, n'est aucunement fondé. Les chambres de commerce de Mons et de Tournay ne se sont jamais opposées à la jonction de l'Escaut à l'Yperlée; au contraire, elles désirent voir établir cette jonction qui serait très favorable au Hainaut en augmentant ses débouchés; elles sont encore prêtes, comme elles l'ont toujours été, à adopter les canaux de l'Escaut à la Lys et de Menin à Ypres, si toutefois on leur prouve que ces canaux sont praticables. Mais elles n'entendent pas embrasser le système d'exclusion que professent les chambres de commerce de Courtray et d'Ypres; et, tout en se prêtant à

Digitized by Google

la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, elles ne croient pas devoir s'opposer à tout autre projet de canal qui leur paraîtrait utile.

Nous ferons remarquer ici que, si la jonction de l'Escaut à la Lys a quelquefois trouvé de l'opposition, cette opposition est venue de la chambre de commerce de Courtray, qui prétendit d'abord que les eaux de l'Escaut auraient nui aux blanchisseries de cette ville, et qui refusa pour ce motif d'adopter le projet de canal de l'Escaut à la Lys, en amont de Courtray.

Notre intention n'est pas de réfuter les moyens allégués par les auteurs du mémoire à l'appui de leur demande. Nous voulons bien croire que tous leurs calculs sont exacts, que les canaux de la Lys à l'Escaut et de Menin à Ypres sont physiquement possibles, que leur produit présumé couvrirait les dépenses de construction et d'entretien, et même qu'il assurerait un bénéfice à l'entreprise; nous pensons même que le gouvernement doit accorder la concession de ces canaux ; mais il ne s'ensuit pas qu'il doive refuser la concession du canal de l'Espierre. Il n'est pas juste qu'une province voisine puisse venir, dans son intérêt privé, nous empêcher de creuser sur le territoire de notre province, un canal de quelques lieues, qui ne coûterait pas un centime à l'État, et qui présenterait de grands avantages; nous réclamons la liberté pour tous. C'est après l'exécution que l'on pourra juger de l'utilité des divers canaux proposés : celui qui procurera un bénéfice au commerce sera seul fréquenté. D'ailleurs, les auteurs du mémoire ne doivent pas craindre la concurrence, puisqu'ils se font forts de rendre le péage moindre par leurs canaux que par celui de l'Espierre, pour les bateaux en destination pour l'arrondissement de Lille et Roubaix.

Nous allons donc nous borner à rencontrer brièvement les motifs invoqués par les auteurs du mémoire pour faire rejeter le canal de l'Espierre. Leurs arguments ne sont pas nouveaux, et nous y avons déjà répondu victorieusement en d'autres circonstances, mais nous avons pensé qu'il ne convenait pas de les laisser passer sous silence.

1° Le canal de Roubaix détournerait, dit-on, la navigation actuellement existante par les deux Flandres, et créerait une nouvelle navigation charbonnière de Mons à la mer du Nord, par le territoire de la France.

Nous répondons que si les bateaux de grande dimension pouvaient arriver jusqu'à Lille par le canal de Roubaix, au moins ils ne pourraient point parvenir de Lille à la mer du Nord. Il nous paraît impossible que l'on obtienne une navigation à grandes sections par les canaux français; la nature du sol, notamment à St-Omer, y forme un obstacle insurmontable. Et, en supposant même que le gouvernement français pût améliorer cette navigation, au point que les bateaux de grande dimension parcourraient les canaux français, on préférerait encore naviguer par Gand et les deux Flandres, à cause de l'extrême facilité que présente cette navigation.

Il est donc certain que le canal de l'Espierre ne portera pas le moindre préjudice à la navigation qui se fait actuellement par Gand, Bruges, Ostende, Nieuport et Furnes, vers Dunkerque ; ce canal ne sera qu'un canal de débouché pour les marchandises vers Lille et Roubaix ; tandis que, de l'aveu des auteurs du mémoire, les canaux de l'Escaut à la Lys et de Menin à Ypres ne pourraient subsister qu'en accaparant toute la navigation des deux Flandres.

Ainsi, le premier moyen proposé par la chambre de commerce d'Ypres contre le canal de l'Espierre, s'applique, avec plus de raison, aux canaux qu'elle demande.

2° Le creusement du canal de l'Espierre faciliterait, dit-on, à la France, en cas de guerre, le transport de son artillerie devant les places fortes de Tournay et d'Audenarde.

Il ne nous appartient pas d'examiner cette question, qui du reste a déjà été jugée par les hommes de l'art contre l'opinion des auteurs du mémoire.

3° Le canal de l'Espierre empêcherait, dit-on, l'exécution du projet de jonction de l'Escaut à l'Yperlée.

Il y a ici contradiction de la part des auteurs du mémoire. Ils ont dit plus haut que les bateaux qui emprunteraient le canal de l'Escaut à la Lys par Courtray, pour arriver à Lille et Roubaix, seraient soumis à des péages moins élevés que par le canal de l'Espierre. Ainsi, ils ne doivent pas redouter la concurrence, et nous ne comprenons pas comment le canal de l'Espierre pourrait nuire aux canaux par eux proposés, si leurs calculs sont exacts. Si l'on prévoit, au contraire, que le canal de l'Espierre sera plutôt fréquenté que le canal de Courtray, c'est une raison pour creuser de préférence le premier; car, s'il est fréquenté par les bateliers, ce sera la meilleure preuve de son utilité pour le commerce.

Digitized by Google

En un mot, voici le raisonnement des auteurs du mémoire : ils demandent la jonction de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres, parce que cette jonction serait favorable à leur arrondissement. Peu leur importe si le bénéfice qui en résulterait pour eux serait acheté aux dépens du Hainaut, de Gand et du reste des deux Flandres ; ils ne recherchent que leur avantage et rejettent toute proposition qui pourrait y mettre obstacle. Peu leur importe si les canaux qu'ils demandent, présentent les mêmes inconvénients que ceux par eux signalés dans le canal de l'Espierre ; ils veulent leurs canaux à l'exclusion de tout autre.

Du reste, nous pensons que la jonction de l'Escaut à la Lys et de la Lys au canal d'Ypres n'établirait pas plus que le canal de Roubaix, une nouvelle navigation vers Dunkerque et la mer du Nord. On préférera toujours la navigation actuellement existante par Gand, Bruges, Nieuport, etc., comme étant beaucoup plus facile. Car, pour arriver d'Ypres à Dunkerque ou à la mer du Nord, il faudrait passer par des canaux qui ne permettent qu'une navigation à petites sections.

Dans tous les cas, la jonction de l'Escaut à la Lys vers Courtray nous paraît inutile. Il est vrai que l'on mettrait plus de temps pour arriver à Courtray, en descendant l'Escaut jusqu'à Gand, puis en remontant la Lys ; mais ce trajet serait beaucoup moins coûteux. Or, voilà ce que recherchent les bateliers ; peu leur importe s'ils emploient un peu plus de temps, pourvu qu'ils voyagent à bon marché. Il est encore vrai que la remonte de la Lys est difficile, mais une faible dépense suffirait pour rendre la Lys navigable à la remonte, ce qui augmenterait considérablement les communications avec la Flandre, tandis que la jonction de l'Escaut à la Lys coûterait des millions et offrirait peu d'avantages.

Nous voulons bien croire que la jonction de la Lys au canal d'Ypres serait de quelque utilité, parce qu'elle établirait de nouveaux débouchés ; mais cette jonction ne sera avantageuse que sous le rapport d'un intérêt local, et non comme présentant une nouvelle route de navigation vers Dunkerque ou la mer du Nord.

Enfin, nous terminerons par faire une remarque frappante, c'est que la chambre de commerce d'Ypres, après avoir vanté les avantages des canaux qu'elle propose, après avoir cherché à démontrer par des calculs, que leur exécution est facile et que leur produit assurerait un bénéfice à l'entreprise, vient demander que le gouvernement se charge de leur construction, sans que les Flandres y contribuent en aucune manière, et insiste pour que ce mode d'exécution soit adopté de préférence au mode d'exécution par concession, tandis que celui-ci est le seul qui puisse démontrer si réellement les canaux proposés sont avantageux.

Les considérations qui précèdent, jointes à celles qu'elle a déjà fait valoir plusieurs fois, ont déterminé la chambre de commerce de Tournay à persister dans l'opinion par elle émise, tendant à l'adoption du canal de l'Espierre.

Tournay, le 15 décembre 1834.

Pour copie conforme,
N. Allard, *secrétaire*.

N° 28.

Procès-verbal arrêté le **22** *décembre* **1834**, *par la commission d'enquête instituée pour l'examen du projet du canal de l'Espierre.*

Cejourd'hui, 22 décembre 1834,

Nous soussignés, membres de la commission instituée en vertu de l'arrêté du gouvernement du 18 juillet 1832, nommés par arrêté de M. le ministre de l'intérieur, du 10 janvier 1834, autres arrêtés de la députation provinciale du Hainaut, des 24 décembre 1833 et 15 janvier dernier, et autres arrêtés de M. le ministre de l'intérieur des 11 et 16 décembre courant ;

Tels que Messieurs :

Philippe Harmignie, député des États, président ;

Verrue-Lafrancq, membre de la Chambre des Représentants ;

Digitized by Google

Beke-Beke, vice-président de la chambre d'Ypres;
De Munck, échevin de Bruxelles;
C. Claes, distillateur à Lembeck;
Sacqueleu, propriétaire de houillères et chaufournier à Tournay;
Petiau, propriétaire et bourgmestre à Pommeroeul;
Boisacq-Spreux, ancien président du tribunal de commerce de Tournay;
Rainbeaux, propriétaire et exploitant à Hornu;
Delneufcourt, ingénieur des mines à Mons;
De Vrière, commissaire du district de Bruges.

Nous sommes, ensuite de convocation, réunis à l'hôtel du gouvernement provincial à Mons,

A l'effet d'examiner le projet présenté par M. F. Corbisier, négociant à Mons, en concession du canal de l'Espierre, destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix.

Avons examiné toutes les pièces mentionnées dans le procès-verbal de la commission du 24 mars dernier, et revu le procès-verbal du dit jour.

Nous avons ensuite examiné les autres pièces remises à la commission depuis la dite réunion du 24 mars, telles que :

1. Les déclarations de 72 administrations des villes et communes du Hainaut, en faveur de l'établissement du canal de l'Espierre;
2. Une carte des canaux de la Flandre, par M. Cordier;
3. Carte de la navigation de Mons à Compiègne;
4. Copie d'une déclaration donnée à Lille, par M. Brame, le 24 octobre 1826;
5. Le procès-verbal de l'enquête susdite du 24 mars dernier;
6. Le n° 79 du journal l'*Émancipation*, du 20 mars 1834;
7. Les observations adressées par la chambre de commerce de Mons à M. le gouverneur du Hainaut, en date du 6 avril 1834;
8. Opinion de M. De Vrière, membre de la commission d'enquête, adressée à M. le président de la commission, en date du 10 avril 1834;
9. Observations adressées par la chambre de commerce de Tournay à M. le gouverneur du Hainaut, le 15 avril 1834;
10. Observations sur le montant du péage, adressées par M. F. Corbisier à la députation provinciale du Hainaut, le 26 avril 1834;
11. L'avis de la députation des États du Hainaut, du 26 avril 1834;
12. Observations de M. Legrand-Gossart de Mons, adressées à M. le ministre de l'intérieur, en date du 20 juillet 1834;
13. Mémoire de M. Legrand-Gossart, du 7 août 1834;
14. Opposition de la D^lle^ Petteau de Lille, du 9 septembre 1834;
15. Mémoires de MM. Columbuen et Legrand-Gossart, du 9 septembre 1834, contenant des observations et explications sur les faits avancés contre le projet;
16. Avis de la chambre de commerce de Gand, du 12 septembre 1834;
17. Avis de la chambre de commerce de Courtray, du 16 septembre 1834;
18. Avis de la chambre de commerce d'Ypres, du 19 septembre 1834;
19. Le registre d'enquête clos à Gand, le 21 septembre 1834;
20. Note complémentaire de MM. Columbuen et Legrant-Gossard, du 26 septembre 1834;
21. Avis du comité de conservation, remplaçant la députation des États de la Flandre orientale;
22. Avis de la chambre de commerce d'Ostende, du 8 novembre 1834;
23. Observations de la chambre de commerce de Tournay, du 15 décembre 1834;
24. Un mémoire imprimé de la chambre de commerce d'Ypres;
25. Une réponse imprimée à ce mémoire.

Le tout lu et examiné, en présence de M. Frédéric Corbisier, auteur du projet, de M. De Moor, ingénieur en chef des ponts et chaussées, et de M. Chevremont, ingénieur en chef des mines, dans la province de Hainaut, que la commission a trouvé convenable d'appeler à la séance.

La commission a entendu M. Corbisier dans ses observations; cet auteur du projet ainsi que MM. les ingénieurs s'étant retirés, la question d'utilité publique a ensuite été mise en délibération.

Digitized by Google

M. Verrue-Lafrancq fait la proposition suivante :

Il propose que la commission d'enquête s'ajourne jusqu'à ce que les ingénieurs Noël et Wolters aient terminé le travail de l'examen des projets de la navigation de la Haine à la mer du Nord, dont ils ont été chargés par M. le ministre de l'intérieur.

MM. Beke-Beke et De Vrière déclarent appuyer cette proposition.

Les autres membres de la commission s'y opposent, et pensent qu'elle doit se prononcer sur la question qui lui est soumise.

M. De Vrière reconnaît l'utilité du travail comme canal de débouché, pour le Hainaut, il vote pour le projet ; mais il demande qu'il plaise au gouvernement de prendre en considération ultérieure les pièces reposant au dossier, tendant à provoquer l'ouverture d'un autre canal partant d'Escanaffles vers la Lys, afin d'examiner si cette communication ne produirait pas au Hainaut les avantages que l'on attend du canal de Roubaix, sans présenter l'inconvénient d'une déviation possible, en faveur de la France, de la navigation qui existe aujourd'hui par les Flandres.

MM. Beke-Beke et Verrue-Lafrancq disent que leur proposition d'ajournement n'ayant pas été adoptée, ils ne croient pas être suffisamment éclairés pour émettre une opinion.

Tous les autres membres de la commission déclarent que l'utilité publique, comme canal de débouché, leur paraissait évidente et ne pouvait être sérieusement contestée ; ils ont fondé leur opinion sur les puissants motifs développés dans la demande et toutes les observations à l'appui.

Sur la question de savoir si le canal projeté doit être en moyenne ou en grande section, neuf membres de la commission estiment que le canal doit être nécessairement en grande section.

MM. Beke-Beke et Verrue-Lafrancq ont déclaré s'abstenir d'émettre leur opinion sur cette question, ainsi que sur celle qui va être posée relative au mode de concession et au taux du péage.

Quant au mode de concession, la commission pense que, dans l'intérêt du commerce, il est préférable de laisser le terme de la concession fixé, ainsi qu'il est proposé, à 90 ans, et faire porter le rabais sur le taux du péage.

Elle pense qu'il est de son devoir de faire observer que le taux du péage proposé lui paraît trop élevé.

Sept membres estiment que le *maximum* du péage devrait être fixé sur le canal projeté, à raison d'un franc par tonneau ; deux membres sont d'avis que ce taux du *maximum* de péage pourrait être d'un franc dix centimes.

Le présent procès-verbal, et les pièces y mentionnées et toutes celles soumises à la commission, seront adressés par M. le député président à M. le gouverneur de la province du Hainaut.

Lecture faite, tous les membres de la commission ont signé.

(*Suivent les signatures.*)

Digitized by Google

CANAL DE L'ESPIERRE.

Instruction postérieure à l'enquête.

(Nos 29 A 31 INCLUS.)

N° 29.

Lettre du ministre de la guerre, du 21 *février* 1835, *portant que les considérations de défense militaire ne s'opposent pas à l'ouverture du canal de l'Espierre.*

Monsieur le Ministre,

En vous renvoyant les pièces qui accompagnaient votre dépêche du 14 janvier dernier, 4e div., n° 3473-4021, et relatives à l'avant-projet du canal de l'Espierre, qui partirait dans l'Escaut à Warcoing, et se dirigerait sur les frontières de France et vers le canal français de Roubaix; j'ai l'honneur de vous informer que j'adopte, à l'égard de ce projet, les conclusions du comité consultatif du génie, auquel je l'ai soumis, et qui, dans sa séance du 9 de ce mois, a déclaré, à l'unanimité, qu'il n'y a pas de motif pour s'opposer à l'établissement du canal de l'Espierre, et qu'en conséquence il peut être autorisé, sans qu'il doive en résulter d'inconvénient pour le système de défense du pays.

Le ministre de la guerre,
Baron Évain.

N° 30.

Lettre de M. Corbisier, du 23 *janvier* 1835, *indiquant le taux auquel le péage du canal de l'Espierre pourrait être abaissé, dans l'hypothèse de l'exécution du percement souterrain entre Lille et Roubaix.*

Monsieur le Ministre,

J'ai dû recueillir quelques renseignements avant de pouvoir répondre à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 8 de ce mois, 4e div., n° 3473-4021.

La commission d'enquête, en émettant l'avis que le péage dont j'ai demandé la concession doit être réduit, s'est bornée à indiquer arbitrairement un chiffre, qu'elle n'appuie d'aucun raisonnement, d'aucune note statistique, d'aucun calcul, de sorte que les motifs que j'ai fait valoir en faveur de ma proposition, subsistent encore en entier. Les informations que j'ai prises récemment sur le mouvement commercial des localités, qui doivent profiter du canal de l'Espierre, et les évaluations rigoureuses que j'ai faites, des dépenses à effectuer et des chances à courir, m'ont confirmé dans mon opinion première. Je suis convaincu que le péage fixé d'abord à fr. 1-75 par tonneau, dans l'hypothèse de la continuation du canal sur la

Digitized by Google

partie française jusqu'à Roubaix seulement, n'est point trop élevé et que, dans l'hypothèse plus favorable, de l'exécution du percement souterrain qui doit être ouvert entre Roubaix et Lille, ce péage ne peut être abaissé au-dessous de fr. 1-50 par tonneau.

Quand l'on sait, Monsieur le Ministre, que le canal de l'Espierre, pour arriver à Lille, est soumis à la concurrence de plusieurs communications existantes et en projet, telles que la Scarpe, le canal de la Sensée, la Haute-Lys et le canal projeté par la chambre de commerce de Courtray, on doit être rassuré sur les inconvénients qui pourraient résulter d'un péage prétendument trop élevé; d'ailleurs, il est une considération qu'il ne faut pas perdre de vue, c'est qu'ici l'intérêt même du concessionnaire lui fera une loi de ramener ce péage au taux le plus bas. L'adjudication publique est, du reste, pour le gouvernement, un moyen infaillible de le faire rétablir à sa hauteur naturelle.

Vous remarquerez, Monsieur le Ministre, que l'entreprise du canal de l'Espierre est une des plus hasardeuses auxquelles on puisse se livrer en matière de travaux publics, et que, si le gouvernement français n'autorise point la prolongation, jusqu'à la frontière, du canal de Roubaix, le concessionnaire n'aura fait qu'un véritable impasse. Ajoutez à cela la difficulté des expropriations et le prix excessif des terrains partout où des travaux publics s'exécutent, et vous conviendrez que mes prétentions ne sont pas exagérées.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer l'expression de mon respect.

F. Cornaiba.

N° 31.

Lettre de M. Corbisier, du 25 mai 1835, sur la teneur de la clause de rachat à insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre.

Monsieur le Ministre,

Avant de répondre à la lettre que vous m'avez fait adresser le 17 mars dernier, 4e div., n° 3478-4021, j'ai dû communiquer à la compagnie, que je représente, les nouvelles modifications que vous proposez d'apporter au cahier des charges du canal de l'Espierre. Les observations qui me furent faites à ce sujet, nécessitaient une explication verbale, pour laquelle j'ai long-temps sollicité une audience de vous, Monsieur le Ministre, mais vos nombreuses et importantes occupations ne vous ont permis de me l'accorder qu'il y a quelques jours.

J'eus alors l'honneur de vous faire observer que jamais cahier des charges n'a été, comme celui du canal de l'Espierre, étudié et conçu de manière à mettre toutes les éventualités défavorables à la charge du concessionnaire et à placer le gouvernement à l'abri de toutes les réclamations, même les plus imprévues; que, d'un autre côté, le concessionnaire n'aurait pas seulement, pour compenser tous les risques qu'il s'engagerait à courir, la certitude de jouir dix ans des avantages que la concession serait susceptible d'offrir, et qu'il est évident, dans cet état de choses, que c'est moins l'espoir de faire quelques bénéfices, que le désir d'être utile au pays, qui fera entreprendre l'exécution de ce canal.

Je ne réfuterai pas ici l'exagération des calculs du comité de conservation de la Flandre orientale. Non-seulement les bases sur lesquelles ces calculs sont établis, sont toutes erronées, mais on y fait, en outre, figurer, en double emploi, une somme de 87,500 fr., pour le retour, à vide, présumé des bateaux qui fréquenteraient le canal. Je le répète, avec la condition du rachat, l'entreprise ne peut présenter aucun appât à ce qu'on se plait à nommer l'avidité des spéculateurs.

Mais, Monsieur le Ministre, si l'on peut se résoudre à n'avoir que peu ou point de profits dans une opération de ce genre, on ne poussera pas le patriotisme au point de s'exposer à éprouver des pertes presque certaines, et c'est infailliblement ce qui arriverait à tout con-

Digitized by Google

cessionnaire, qui accepterait l'art. 34 du cahier des charges, tel que vous paraissez vouloir le rédiger.

La rédaction indiquée par la commission des ingénieurs était équitable, car, dans le cas du rachat du canal par le gouvernement, elle assurait au concessionnaire le remboursement de la valeur réelle des travaux. Il n'en est pas de même de cette rédaction :

« Pendant dix années, à compter du jour de l'ouverture de la navigation, le gouvernement » pourra racheter la concession du canal, moyennant une somme de fr. 1,320,000 ou de » fr. 960,000, selon que le canal aura été exécuté en grande ou en moyenne section. »

On suppose ici que les estimations du devis sont rigoureusement exactes, et, après avoir mis à la charge du concessionnaire toutes les chances désavantageuses d'exécution prévues et imprévues, on arrête comme chiffre invariable de la dépense, un chiffre qui évidemment n'a pu être que le résultat de calculs approximatifs.

Veuillez vous souvenir, Monsieur le Ministre, que, si dans mon devis, j'élève à fr. 1,100,000, les frais de construction du canal en grande section, M. l'ingénieur en chef De Brock les fait monter, dans le sien, à fl. 620,000, soit à fr. 1,312,169, c'est-à-dire à près de 20 p. °/₀ de plus; je ne pourrais donner une preuve plus forte de l'incertitude des évaluations de semblables travaux.

Votre intention, Monsieur le Ministre, ne peut être que d'accorder à l'entrepreneur une prime de gain de 20 p. °/₀, sur le montant effectif de sa dépense, tandis que la portée de l'art. 34, que je viens de citer, est telle, qu'il pourrait se faire que l'entrepreneur ne reçût pas même tout le montant de sa dépense. Pour que le rachat du canal de l'Espierre pût se faire équitablement, cet article 34 devrait être rédigé comme suit :

« Pendant dix ans, à dater de l'ouverture de la navigation, le gouvernement pourra rache- » ter la concession, moyennant le paiement au concessionnaire de la valeur du canal et de » ses dépendances, augmentée d'une prime de gain de 20 p. °/₀.

» La valeur du canal et de ses dépendances sera déterminée, de commun accord ou par » voie d'arbitrage, en ayant égard seulement à la valeur réelle des travaux d'art et de ter- » rassement achevés à l'époque du rachat, sans prendre en considération, ni les produits » réalisés, ni les produits éventuels du canal.

» Les revenus du canal, perçus jusqu'à l'époque du rachat, seront acquis au concession- » naire, qui ne sera chargé des frais d'entretien et d'exploitation que jusqu'à la même » époque. »

Je crois, Monsieur le Ministre, que cette rédaction est également conforme à ce qu'exigent les intérêts du gouvernement et ceux du concessionnaire.

En vous renvoyant le cahier des charges, que vous avez bien voulu me confier le 23 mars dernier, Monsieur le Ministre, je dois vous prier de remarquer que, dans la vue de m'indemniser des nouvelles dépenses que j'ai été obligé de supporter, depuis la rédaction primitive de cette pièce, pour défendre et faire réaliser le projet du canal de l'Espierre, la commission des ingénieurs avait trouvé juste de grossir jusqu'à fr. 15,000 la somme stipulée en ma faveur à charge du concessionnaire qui m'évincerait, conformément à l'art. 23.

Sans doute, Monsieur le Ministre, vous hésiterez d'autant moins à ratifier cette modification, que vous savez parfaitement que la polémique entamée par mes adversaires me force fréquemment à faire de nouveaux frais de publication, etc., etc. Je m'en réfère, du reste, à cet égard, aux raisons développées dans la lettre que je vous adressai le 23 janvier dernier.

En terminant cette lettre, Monsieur le Ministre, je prendrai la liberté de rappeler à votre mémoire que le délai donné à mes adversaires, pour terminer le projet de canal qu'ils veulent opposer au projet du canal de l'Espierre, ne peut être indéfini et qu'en disant qu'il est sur le point d'expirer, vous avez bien voulu me promettre de ne plus le prolonger davantage. Le gouvernement ne voudrait point prêter les mains à une tactique qui tend à combattre par des retards, sans cesse renaissants, une entreprise qu'on ne saurait attaquer avec les armes de la raison.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer l'expression de mon respect.

F. Cordemoy.

Digitized by Google

CANAL DE L'ESPIERRE.

Réclamations postérieures à l'enquête.

(Nos 32 A 34 INCLUS.)

N° 32.

Pétition des propriétaires de houillères et négociants de l'arrondissement de Mons, du 25 avril 1835, en faveur du canal de l'Espierre.

N. B. Cette pétition renferme des chiffres fort détaillés sur les distances et les frais de navigation :

De Mons à Roubaix, par la Scarpe ;
» » par le canal de l'Espierre ;
» » par le canal de Bossuyt à Courtray ;
» à Nieuport, par Gand ;
» » par les canaux projetés de Bossuyt à Courtray et de Menin à Ypres ;
» à Dunkerque, par la Scarpe ;
» » par Gand et Bruges.

. . . . . .

MONSIEUR LE MINISTRE,

La chambre de commerce d'Ypres vient de faire paraître une suite au mémoire qu'elle a publié le 15 octobre dernier, sur le projet de la seconde ligne de jonction qu'elle voudrait établir de la Haine à la mer du Nord.

Cette chambre de commerce persiste toujours à soutenir, contre l'évidence, que le projet du canal de l'Espierre, qui doit ouvrir une communication directe entre l'Escaut et la Deule, par Roubaix, serait plus nuisible qu'utile à la province de Hainaut, et même au pays en général.

Les propriétaires de houillères et négociants soussignés de l'arrondissement de Mons, croient, Monsieur le Ministre, après tant de réclamations et une attente de quatre années, devoir encore vous convaincre par de nouvelles preuves et par des chiffres, des erreurs que renferme cet appendice qui n'a d'autre but que de servir des intérêts étrangers en sacrifiant toute amélioration à leur intérêt particulier.

Avant d'entrer dans la discussion des faits, il nous semble indispensable de faire la comparaison des avantages qui résulteraient de l'exécution des projets de canalisation, présentés par les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray et par la province de Hainaut ; il sera facile de comparer ensuite les résultats et conséquemment de faire ressortir le degré d'utilité et d'importance de chacun de ces projets.

Il convient de commencer par le canal de l'Espierre, comme le plus facile et le moins dispendieux.

Les produits du bassin houiller du couchant de Mons, peuvent s'expédier en ce moment sur les marchés de Lille, Roubaix et environs, par deux voies : celle de l'Escaut supérieur, la Sensée, la Scarpe et la Haute-Deule, et celle de l'Escaut inférieur, la Scarpe et la Haute-Deule ; la première est la plus longue et la plus coûteuse, elle ne sert aux bateaux venant du canal de Mons, que lorsque la seconde est fermée à la navigation, soit pour curement, soit pour réparations de travaux d'art.

Nous nous bornerons donc à établir la longueur du parcours de la seconde voie et d'en indiquer les frais de navigation.

Digitized by Google

Ligne de navigation de Mons à Roubaix, par l'Escaut inférieur et la Scarpe.

Longueur du canal de Mons.	mètres	24,288
Longueur de la partie de l'Escaut depuis Condé jusqu'à Mortagne		12,627
Longueur de la partie de la Scarpe depuis Mortagne jusqu'à l'embouchure de la Haute-Deule, 9 distances de 5 kilomètres.		46,043
Longueur de la Haute-Deule.		49,580
Longueur de la Basse-Deule, depuis Lille jusqu'à Marquette		3,000
Longueur du canal de Roubaix depuis Marquette jusqu'à Croix.	mètres 10,334	
et de Croix jusqu'au pont du Galon-d'Eau à Roubaix	3,456	
		13,790
Ensemble. . .		149,328

Frais de Mons à Roubaix par l'Escaut inférieur et la Scarpe, pour un bateau chargé à l'immersion de 1m,20, *de* 1,200 *hectolitres combles, ou* 120 *tonneaux.*

Droits de navigation sur le canal de Mons.	fr.	18 20
Id. à Condé		6 24
Péage à l'écluse de Gœulzin, au tirant d'eau de 1m,55 (1)		18 60
Droits de navigation de Condé à Mortagne.		10 56
Péage à l'écluse de Rodignies, au tirant d'eau de 1m,70 (2).		30 60
Droits de navigation à St-Amand.		18 48
Id. au fort de Scarpe		15 88
Péage sur la Deule au tirant d'eau à 1m,50		62 84
Frais de chargement, brûlage, homme d'aide, affrétement, retenue sur l'avance, lettre de voiture		56 50
Halage de Mons à Condé.		12 50
Trous faits par la douane à Condé.		7 00
Homme pour traverser Condé, homme de conduite de Condé à Mortagne et treilleurs de Mortagne au fort de Scarpe, y compris la nourriture		186 00
Pour paille et petite bière.		7 50
Homme de conduite de Mortagne à Lille, y compris nourriture		41 00
Chevaux du fort de Scarpe à Lille.		25 00
Ponts et écluses sur la Scarpe et jaugeur.		5 50
Un homme pour traverser Lille.		3 00
Ponts et écluses sur la Deule.		3 50
Droits sur la Basse-Deule, 1 distance à 4 centimes		4 80
Droits sur le canal de Roubaix, 2 $\frac{7}{10}$ distances à fr. 1-08 au tonneau.		129 60
Halage de Lille à Roubaix.		15 00
Un homme de conduite et nourriture.		12 00
Ponts et écluses sur la Basse-Deule et le canal de Roubaix		1 50
Passage du souterrain, chandelles, etc.		2 00
Il faut ajouter à ces frais, la dépense faite par le batelier et sa famille, location et entretien de son bateau, ou l'amortissement de sa valeur, ce qui ne peut être évalué à moins de 6 francs par jour. Pour aller de Mons à Lille, 20 jours sont actuellement nécessaires en navigation courante, plus 2 jours pour aller de Lille à Roubaix, ensemble 22 jours à 6 francs l'un.		132 00
Ensemble . . .	fr.	825 80

Ou fr. 6-88 au tonneau.

(1 et 2) Quoique l'enfoncement du bateau chargé, passant à ces deux écluses, ne soit réellement que de 1m,20, le sieur Honorez ne perçoit pas moins sur l'enfoncement de 1m,55 et de 1m,70. C'est sans doute un des bienfaits qui augmentent injustement les péages concédés dont veut parler la chambre de commerce d'Ypres : pag. 8, note n° 3. (Suite au Mémoire sur les projets de jonction de la Haine à la mer du Nord, 10 mars 1835, in-4°, 22 pages.)

Digitized by Google

Ligne de navigation de Mons à Roubaix, par le canal projeté de l'Espierre.

Longueur du canal de Mons jusqu'à l'embouchure de celui d'Antoing . . mètres	17,888
Longueur du canal d'Antoing.	23,051
Longueur de la partie de l'Escaut à partir d'Antoing jusqu'à Warcoing.	26,400
Longueur du canal projeté de l'Espierre.	8,550
Longueur de la partie du canal de Roubaix depuis celui de l'Espierre jusqu'à Roubaix	5,325
Ensemble. . .	81,214

Frais de Mons à Roubaix par Espierres, pour un bateau de 220 *tonneaux ou* 550 *muids* (2,200 *hectolitres combles*).

Frais de chargement, d'affrétement, brûlage, homme d'aide, y compris sa nourriture, intérêt sur l'avance et lettre de voiture. . . . . fr.	77 50
Droits du canal de Mons	18 63
Droits du canal d'Antoing.	118 51
Droits des écluses d'Antoing et de Tournay.	8 50
Treilleurs des canaux de Mons et d'Antoing	28 00
Homme d'aide à Antoing et Tournay.	6 50
Compagnons de Tournay à Warcoing.	20 00
Droits du canal projeté de l'Espierre calculés sur 1 $\frac{4}{5}$ distances à 72 centimes par tonneau	158 40
Halage avec chevaux sur ce canal.	5 00
Droits du canal de Roubaix sur une longueur de 5,325 mètres ou 1 $\frac{1}{10}$ distance à 40 cent.	96 80
Halage sur le canal de Roubaix	5 00
Ponts et écluses et frais de douane.	13 00
Fr.	555 84
Dépense du batelier et de sa famille, location et entretien de son bateau, ou amortissement de sa valeur à raison de 6 francs par jour, pour 8 jours	48 00
Ensemble. . . fr.	603 84

Ou fr. 2-75 au tonneau.

Le développement de la ligne de navigation de Mons à Roubaix, par la Scarpe, est de. . . . . mètres	149 328
La longueur de celle par le canal projeté de l'Espierre serait de.	81 214
Différence en faveur du canal de l'Espierre.	68 114
Les frais de transport par la Scarpe sont, au tonneau, de . . . . . fr.	6 88
Ils ne seraient par la voie d'Espierres que de	2 75
Différence en faveur d'Espierres	4 13

Ce chiffre est en concordance avec celui indiqué par le conseil municipal de Lille, 40 centimes à l'hectolitre, dans sa délibération du 27 février dernier, relative à l'enquête sur le prolongement du canal de Roubaix jusqu'à la frontière (1).

Mais cet avantage de fr. 4-13 ne serait pas le seul qui résulterait, pour les produits houillers du Hainaut, de la construction du canal de l'Espierre; il en est un autre encore et qui naîtrait de la cessation de cette concurrence redoutable établie, par la compagnie d'Anzin, sur les marchés de Lille, Roubaix et environs, et due non-seulement aux droits énormes dont les charbons du Hainaut sont frappés à leur entrée en France, mais aussi à la position locale de cette société, qui lui permet de fréter les bateaux qu'elle expédie sur Lille et Roubaix, à 15, 20 et quelquefois 25 centimes à l'hectolitre, ou fr. 1-50, 2 et 2-50 du tonneau au-

(1) Voir *Le Nord*, journal de Lille, n° 61, du 2 mars 1835.

Digitized by Google

dessous du cours du fret en Belgique (1), et cette différence, déjà considérable, est encore plus grande, lorsque cette compagnie expédie ses charbons de Denain, où elle centralise ses exploitations, pour mettre à profit les 14 centimes à l'hectolitre, ou fr. 1-40 au tonneau, qui forment la différence du fret entre Valenciennes et Denain; cette concurrence, si défavorable aux exploitants du Hainaut et contre laquelle nous n'avons cessé de lutter pendant un grand nombre d'années et luttons encore aujourd'hui, serait non-seulement toute en notre faveur dès l'ouverture du canal de l'Espierre, mais s'accroîtrait de plus d'un tiers; nous allons essayer de vous le prouver, Monsieur le Ministre.

Le prix moyen du fret d'Anzin sur Roubaix, est de 58 centimes à l'hectolitre comble, non compris les droits et frais de Lille à Roubaix, qui sont jusqu'ici au compte du marchand, ce qui fait au tonneau . . . . . fr. 5 80

Droits de navigation de Lille à l'embouchure du canal de Roubaix à Marquette .	0 04
Droits du canal de Roubaix calculés sur $2\frac{7}{10}$ distances, ou.	1 08
Frais présumés de Lille à Roubaix	0 30
Total. . . fr.	7 22

Le prix moyen du fret de Mons à Roubaix par Espierres, est jusqu'à Warcoing, embouchure du canal projeté, de 30 centimes à la manne, ou fr. 1-20 au muid, ce qui fait au tonneau. . . . . fr. 3 00

Droits supposés du canal de l'Espierre.	0 72
Id. de Roubaix	0 44
Fret du batelier d'Espierres à Roubaix	0 35
Total. . . fr.	4 51

Les charbons d'Anzin coûtent de fret, au tonneau, en arrivant à Roubaix. . . . fr.	7 22
Ceux du Hainaut ne reviendraient, rendus sur le même point, par la voie d'Espierres, qu'à.	4 51
Différence en faveur des charbons belges.	2 71
En ajoutant à cette différence la moyenne de celle existant entre le fret d'Anzin et celui du canal de Mons, de fr. 1-75 au tonneau.	1 75
Plus les 14 centimes bénéfice sur les expéditions faites à Denain, au tonneau. .	1 40
On aura au tonneau. . . fr.	5 86

Il est donc démontré que, par le fait seul de la construction du canal de l'Espierre, les exploitants charbonniers du Hainaut, au lieu de rencontrer sur le marché de Roubaix une concurrence de fr. 3-15 par tonneau, en présenteront une de fr. 2-71 à la compagnie d'Anzin, et trouveront ainsi un avantage incontestable de fr. 5-86 au tonneau, en faveur de leurs produits sur le même marché et proportionnellement sur celui de Lille.

Voilà pour ce qui concerne le bassin houiller du couchant de Mons; examinons ce qui est relatif à Tournay.

Qui ne sait que la baisse du prix des matières pondéreuses résulte principalement de l'économie et de la facilité du transport; parce que la chaux et les pierres de Tournay ne s'expédient en ce moment sur Lille et environs que par chariots, et il serait difficile de les faire parvenir dans ces localités, d'une toute autre manière, sans doubler actuellement leur valeur, s'ensuit-il qu'il devrait en être de même si la route fluviale, si courte et si facile, entre Tournay et Lille, était ouverte par la voie d'Espierres? Ce n'est sans doute pas sérieusement que la chambre de commerce d'Ypres assure que la méthode de transport actuellement en usage à Tournay ne pourrait être remplacée sur Lille par un canal (2). Il faudrait conclure d'un tel raisonnement que le commerce de la chaux et des pierres de Tournay resterait borné aux

(1) Le droit de patente acquitté en Belgique pour un seul voyage comme pour dix, vient encore augmenter cette concurrence; toutes les réclamations sur cet objet ont été vaines et sans effet. Ce droit est aussi injuste que celui qui imposait les houilles à la sortie du royaume. Le manque de bateaux qui se fait sentir en ce moment sur le canal de Mons, peut être attribué en partie à ce droit.

(2) Suite au Mémoire, pag. 2. (*Voir* la note de la pag. 122.)

Digitized by Google

exportations actuelles, et qu'il ne s'établirait aucun entrepôt de ces matières dans les lieux où elles arriveraient avec plus de facilité et grevées de moins de frais qu'aujourd'hui (1).

Il suffit de la plus mince notion d'économie politique et de l'évidence des résultats obtenus par les communications nouvellement ouvertes, pour se convaincre qu'il n'en peut être ainsi; mais l'espèce de dédain que la chambre de commerce d'Ypres semble jeter sur les transactions commerciales de Tournay, lui était tellement nécessaire pour amener sa conclusion favorite, *le rejet du projet du canal de l'Espierre*, qu'elle se hâta de saisir avec un empressement qui déguise mal ses craintes, toutes les conséquences d'un raisonnement qui s'écroule au premier examen. Il nous semble cependant qu'une chambre de commerce ne devrait pas feindre d'ignorer que la construction d'un canal destiné à faire communiquer un fleuve aussi important que l'Escaut à la grande ligne de navigation de la Manche à la Méditerranée, doit nécessairement avoir pour résultats d'accroître l'exportation de toute espèce de produits, de baisser leur valeur et, par suite, d'augmenter leur consommation.

Ainsi, la construction du canal de l'Espierre abrégerait la route de Mons à Roubaix de 68,114 mètres, et celle de Mons à Lille de 28,564 mètres.

Le prix du fret serait diminué sur le même point de fr. 4-13 au tonneau ou 41 $\frac{3}{10}$ à l'hectolitre, et pour Lille en proportion.

La concurrence pour les charbons de terre sur le marché de Roubaix, actuellement, en faveur de la compagnie d'Anzin, de fr. 3-15 au tonneau, serait, en faveur des houilles belges, de fr. 5-86.

Le commerce de Tournay s'ouvrirait un nouveau et important débouché pour ses produits locaux, et la navigation du canal d'Antoing serait rendue plus active par la circulation à charge et à vide des bateaux allant ou venant de Lille, Roubaix et environs (2).

Tels sont les avantages certains, irréfutables, qui résulteraient pour le Hainaut de la jonction de l'Escaut à la Deule par Espierres.

Voyons, dans la supposition que la construction du canal de l'Espierre ne fût pas autorisée, quels seraient ceux qui résulteraient pour cette même province de la jonction de l'Escaut à l'Yperlée.

Ligne de navigation de Mons à Roubaix, par le canal de l'Escaut à la Lys.

Longueur des canaux de Mons et d'Antoing . . . . . mètres	47,339
Longueur de la partie de l'Escaut depuis Antoing jusqu'à Bossuyt, embouchure du canal de jonction	33,000
Longueur présumée du canal de l'Escaut à la Lys	16,700
Longueur de la partie de la partie de la Lys depuis Courtray jusqu'à la frontière.	11,500
Depuis la frontière belge jusqu'à Marquette, 11 distances de 5 kilomètres. . . .	55,000
Longueur du canal de Roubaix jusqu'à cette ville.	13,790
Ensemble. . . . . mètres	177,329

Frais de Mons à Roubaix par la Lys.

La moyenne du fret de Mons à Bossuyt est de 32 centimes à la manne ou au tonneau. fr.	3 20
Droit du canal de l'Escaut à la Lys	1 23
Droit sur la partie de la Lys depuis Courtray jusqu'à la frontière française, y compris ceux des écluses à Menin	» 10
Halage sur la Lys à la remonte	» 15
Droits concédés depuis la frontière belge sur la Lys jusqu'à Marquette, 11 distances de 5 kilomètres à 4 centimes	» 44
Droits du canal de Roubaix	1 08
Fret du batelier de Bossuyt à Roubaix, sur un parcours de 95,510 mètres ou 19 distances	1 65
Fr.	7 85

(1) Des fabriques de pannes et de briques réfractaires, établies nouvellement à Beaudour, ont déjà formé des dépôts à Valenciennes et à Lille, où leurs produits arriveront par cette nouvelle voie.

(2) La régence de Tournay appréciant le bienfait de ce canal de débouchés, n'a cessé d'en réclamer l'exécution et de se joindre à la chambre de commerce de cette ville pour en solliciter l'adjudication publique.

Digitized by Google

Le parcours de Mons à Roubaix, par le canal projeté de l'Escaut à la Lys, est de . mètr.		177,329
Celui par la Scarpe est de		138,958
Différence en faveur de la Scarpe . . . . . mètres		38,371
Le prix du transport au tonneau serait, de Mons à Roubaix par la Lys, de. . . fr.	7	85
Celui par la Scarpe est de	6	88
Différence en faveur de la Scarpe	»	97

Loin donc que le canal de l'Escaut à la Lys présente, comme veut bien l'assurer la chambre de commerce d'Ypres, *presque tous les avantages du canal de l'Espierre, sinon tous, sans en avoir l'inconvénient* (1), vous venez de voir, Monsieur le Ministre, qu'il ne présente même pas tous ceux que le Hainaut trouve encore dans la navigation si malencontreuse de la Scarpe, de 38,371 mètres plus courte que celle du canal projeté de l'Escaut à la Lys, et de 63,144 mèt. plus longue que celle de l'Espierre, et, bien plus, que cette même Scarpe offre au Hainaut un avantage de fr. 0-97 au tonneau et toujours sur le canal que voudrait lui imposer la chambre de commerce d'Ypres; et, si on ajoute à ces 97 centimes l'avantage de fr. 3-15 dont la compagnie d'Anzin jouit sur le marché de Roubaix, ainsi que les fr. 2-71 qui seraient en faveur des charbons du Hainaut expédiés par la voie d'Espierres, on trouve, de compte fait, que cette chambre de commerce frapperait les charbons belges rendus à Roubaix, d'une augmentation de fr. 6-83, et dans les proportions pour Lille, s'ils étaient expédiés par la voie Yprienne.

La commission de conservation de la Flandre orientale avait donc grandement raison d'assurer que la jonction de l'Escaut à la Lys serait moins avantageuse au Hainaut que le canal de l'Espierre, puisque cette jonction lui enlèverait un avantage matériellement garanti par ce dernier, celui de fr. 4-13 au tonneau sur la place de Roubaix, et qu'elle rendrait la condition des exploitants encore pire que par la Scarpe.

Si le résultat que nous venons d'avoir l'honneur de vous indiquer, Monsieur le Ministre, était soumis à la chambre de commerce d'Ypres, elle nous accuserait très probablement d'exagération, et certes elle aurait tort, ne croyant pas possible qu'elle puisse contester un seul des calculs sur lesquels nous venons d'établir un fait que rien ne saurait détruire : celui, pour nous servir en sens inverse d'une proposition de cette même chambre, *que le canal de jonction de l'Escaut à la Lys ne serait point utile, mais au contraire très nuisible à la province de Hainaut, si celui projeté de l'Espierre ne se construisait pas* (2).

Ceci doit naturellement conduire à traiter ce qui concerne la deuxième branche du canal de jonction de la Haine à la mer du Nord, le canal de la Lys à l'Yperlée.

Pour cette fois nous partageons entièrement l'opinion de la chambre de commerce d'Ypres, lorsqu'elle assure que, sans la navigation charbonnière de Mons à Dunkerque, il serait impossible d'obtenir des revenus suffisants pour couvrir l'établissement et les frais des canaux projetés de l'Escaut à la mer du Nord (3). Mais nous ajouterons que, dussent ces canaux se construire et celui de l'Espierre ne point se creuser, les bateaux partant du canal de Mons, en destination de Dunkerque, continueraient à naviguer par la voie de Gand et Bruges. En voici la preuve ; dans une question toute de chiffres, il ne faut pas être avare de calculs.

Route fluviale de Mons à Nieuport par Gand.

Cette route se compose :

Du canal de Mons jusqu'à l'embouchure de celui d'Antoing, longueur. . mètres		17,888
Du canal d'Antoing		23,051
De l'Escaut depuis Antoing jusqu'à Gand		75,500
Du canal de Bruges à Gand		48,000
Id. id. à Plasschendaele		15,500
Id. de Plasschendaele à Nieuport		23,000
Ensemble. . . . mètres		197,939

(1) Suite au Mémoire, pag. 2.
(2) Supplément au Mémoire, pag. 3.
(3) Suite au Mémoire, pag. 8.

Digitized by Google

Route fluviale de Mons à Nieuport par Ypres.

Longueur des canaux de Mons et d'Antoing	mètres		40,939
Partie de l'Escaut d'Antoing à Bossuyt			33,000
Longueur du canal de l'Escaut à la Lys			16,720
Longueur du canal de la Lys à l'Yperlée			19,224
Longueur du canal d'Ypres :			
Canal de Boesinghe	mètres	6,460	
Du canal de Boesinghe à la Knocke		8,600	
De la Knocke à Dixmude		7,250	
De Dixmude à Nieuport		17,790	
			40,100
Total. . .	mètres		149,983
La longueur par la voie de Gand est de			197,939
Différence en faveur de la voie d'Ypres	mètres		47,956

Frais pour un bateau de 109 *tonneaux partant du canal de Mons à la destination de Nieuport par Gand et Bruges.*

Chargement, brûlage, lettre de voiture, commission, homme d'aide	fr.	40 75
Droit du canal de Mons		10 05
Trous à la douane de Condé		7 00
Droits de navigation à Condé		10 75
Péage aux écluses de Gœulzin et de Rodignies		34 65
Haleurs de St-Ghislain à Condé		10 00
Un homme pour traverser Condé		1 00
Homme de Condé à Mortagne		12 00
Droits d'Antoing et Tournay		12 25
	Fr.	138 45
Droits à Audenarde	fr.	7 50
Hommes de conduite jusqu'à Gand		80 00
Passage des villes de Gand et Bruges		10 25
Droits d'écluses à Plasschendaele		3 60
Homme d'aide à Nieuport		2 00
Bassin de Nieuport		6 00
Chevaux de Gand à Nieuport		30 00
Ponts et écluses		5 00
Dépense du batelier et de sa famille, entretien, location ou amortissement de son bateau, à raison de 6 fr. par jour ; pour 14 jours		84 00
Ensemble. . .	fr.	366 80

Frais pour un bateau de même tonnage allant à Nieuport par Ypres.

Les mêmes frais depuis St-Ghislain jusqu'à Bossuyt	fr.	138 45
Homme de conduite jusqu'à Bossuyt		28 00
Droits projetés du canal de l'Escaut à la Lys		45 78
Un homme d'aide à Courtray pour traverser la ville, et droits d'écluses		6 75
Frais de halage de l'Escaut à Courtray		8 00
Droits du canal de la Lys à l'Yperlée		87 20
Un homme pour traverser Ypres		2 00
Halage pour 5 lieues		10 00
Droits du bassin d'Ypres, fr. 0-0318 par tonneau		3 56
Droits du canal de Boesinghe, à raison de fr. 0-0423 du tonneau		4 61
Homme de conduite de Boesinghe à Nieuport, nourriture comprise		18 00
A reporter.	fr.	352 35

Digitized by Google

Report . . . . . fr.	352	35
Droits de l'écluse d'Ypres dans Nieuport, à fr. 0-0318.	3	46
Ponts et écluses.	7	00
Halage d'Ypres à Nieuport	12	00
Fr.	374	81
Dépense du batelier et de sa famille, entretien, amortissement, etc., à 6 fr. par jour ; pour 12 jours	72	00
Ensemble. . . fr.	446	81
Les frais par Gand ne sont que de.	366	80
Différence en faveur de la route par Gand	80	01

Ce qui fait 73 centimes au tonneau ou 7 $\frac{3}{10}$ de centimes à l'hectolitre comble.

Les frais de Nieuport à Dunkerque étant les mêmes à partir de la première ville pour les bateaux se dirigeant sur la seconde, qu'ils aient passé par Gand ou par Ypres, il nous a semblé inutile de les mentionner, ainsi que les frais d'alléges depuis Plasschendaele jusqu'à Dunkerque ; les bateaux qui prendraient la voie d'Ypres à l'immersion de 1^{m},60, se trouveraient aussi obligés d'alléger en été de 60 à 65 centimètres pour pouvoir naviguer du canal de Boesinghe au fort de Knocke, où le tirant d'eau dans cette saison n'est ordinairement que de 95 centimètres.

La chambre de commerce d'Ypres objecterait vainement qu'on élèverait les eaux à l'aide d'une machine hydraulique ; elle ne peut ignorer que le règlement relatif à l'agriculture ne permet que 95 centimètres en été, parce qu'une plus grande élévation des eaux submergerait les terres du riche bassin de l'Yser. Il faudrait entreprendre des travaux considérables pour opérer la décharge des eaux du pays par une autre voie que celle de cette rivière et tenir les eaux de celle-ci constamment élevées à 1^{m},60 de navigation ; que si l'on nous demandait pourquoi nous avons dirigé sur Nieuport les bateaux qui se rendraient à Dunkerque par Ypres, de préférence sur Furnes par le canal de Loo, nous répondrions alors que l'écluse de Fintelles, qui fait communiquer ce canal avec l'Yser, n'a qu'une longueur de 20 mètres, ce qui la rend impropre au passage de bateaux de 30^{m},30, *maximum* de la longueur de ceux qui sont seuls admis à passer aux écluses de Nieuport, et que le canal de Loo, dans sa situation présente, n'est navigable que pour des bateaux de 20 à 30 tonneaux.

Pour que la création d'une nouvelle ligne de navigation soit vraiment utile, il faut, non-seulement qu'elle raccourcisse une voie déjà existante, mais encore qu'elle diminue les frais de transports ; sans ces deux conditions, le résultat est illusoire et onéreux, soit à ceux qui n'auraient pas craint de se rendre adjudicataires des travaux, soit au gouvernement qui les aurait fait exécuter aux frais de l'État.

Les canaux de l'Escaut à l'Yperlée, au lieu de remplir ces deux conditions pour les bateaux allant à Dunkerque, ne présentent qu'une réduction de 47,956 mètres dans le parcours, et une augmentation de 7 $\frac{3}{10}$ à l'hectolitre comble ou 73 centimes au tonneau.

Or, est-il supposable qu'un batelier se résolve à sacrifier à une économie de 47,956 mètres, environ 10 lieues, ce qui fait deux journées de navigation, une somme de 30 ou 40 fr. par journée, lui qui ne gagne, comme conducteur, que 60 fr. par mois ? Ne sait-on pas d'ailleurs combien il est difficile de déterminer les bateliers à changer de route, même à chance égale, tant l'habitude est pour eux le premier des besoins ; que sera-ce donc lorsque leurs intérêts commanderont en maîtres ? C'est bien le cas de dire ici, avec la chambre de commerce d'Ypres, et toujours en retorquant ses expressions : *que de pareils résultats suffiraient pour proposer le rejet du canal de l'Escaut à l'Yperlée* (1), s'il avait jamais été sérieusement question de le construire.

La province de Hainaut n'a aucun intérêt à s'opposer à ce que le canal de communication de l'Escaut à l'Yperlée se creuse, pourvu toutefois que celui de l'Espierre se fît, puisqu'il est constant que toute nouvelle communication par terre ou par eau tend à vivifier l'industrie ; que les canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée se construisent donc, mais que les auteurs du projet changent leurs devis, qu'ils en distraient le produit des bateaux allant de

(1) Suite au Mémoire, pag. 2.

Digitized by Google

Mons à Lille, Roubaix et environs, lesquels continueront à voyager par la Scarpe à défaut du canal de l'Espierre; qu'ils cessent de compter aussi sur le passage des bateaux allant à Nieuport, Furnes et Dunkerque, parce qu'à moins d'une extrême nécessité, de force majeure, aucun marchand ne se résoudra à payer 7 centimes par hectolitre, pour se procurer le plaisir de voir passer ses charbons par Courtray et par Ypres; à moins cependant de faire appliquer à la navigation des canaux de l'Escaut à l'Yperlée la disposition si équitable du canal d'Antoing, de payer les droits sans l'avoir parcouru (1). Cette clause trouverait naturellement sa place après l'art. 9 du cahier des charges proposé par la chambre de commerce d'Ypres.

Aucun raisonnement ne peut rendre certain ce qui n'est même pas probable, qu'aussitôt la construction du canal de l'Espierre, les bateaux partant de Mons pour Dunkerque passeraient par l'intérieur de la France; on a tant de fois établi l'impossibilité physique de ce fait qu'il est fastidieux de devoir y revenir, et la chambre de commerce d'Ypres, en tournant sans cesse dans le cercle vicieux de ses argumentations, prouve d'une manière évidente, qu'il est dans la nature de l'homme de s'identifier avec ses erreurs.

Recourons encore à des chiffres pour établir le revient des frais à un tonneau de houille expédié de Mons sur Dunkerque par les canaux de l'intérieur de la France, l'Escaut, la Scarpe, la Haute-Deule, le canal d'Aire à la Bassée, celui de Neuffossé, la rivière d'Aa et le canal de Bourbourg.

Route de Mons à Dunkerque par les canaux de l'intérieur, pour un bateau de 75 tonneaux.

Chargement, brûlage, homme d'aide, affrétement, escompte et lettre de voiture . . . . . fr.	39	50
Droit du canal de Mons.	12	05
Haleurs de Mons à Condé.	9	00
Droits de l'écluse de Gœulzin sur 107 tonneaux	12	85
Id. de navigation à Condé.	3	75
Foreurs à la douane	5	00
Un homme pour traverser Condé.	1	00
Hommes ou compagnons jusqu'à Mortagne, compris nourriture.	11	00
Droit à l'écluse de Rodignies sur 121 tonn. à 18 c	21	78
Id. à St-Amand, 75 tonn. à 12 c.	10	30
Treilleurs de Mortagne au fort de Scarpe.	75	00
Paille et petite bière.	5	50
Homme de conduite jusqu'au fort	16	00
Droits sur la Deule, depuis le fort jusqu'à Berclau, sur 102 tonn.	21	98
Id. du canal de Bethune, 75 tonn. à fr. 1-55.	116	25
Id. au bureau d'Aire, 64 tonn.	8	60
Id. à St-Omer, 102 tonn.	7	00
Id. à Wersten, »	10	30
Id. à Bourbourg, 75 tonn	5	00
Pour les chevaux du fort de Scarpe à Dunkerque et nourriture du charretier. . .	58	00
Pour les ponts et écluses.	7	00
Fr.	456	86
Dépense du batelier et de sa famille, entretien et location, ou amortissement de la valeur du bateau évalué à 6 francs par jour, pour 23 jours.	138	00
Ensemble. . . . . fr.	594	86

Ce qui porte le fret à fr. 7-93 du tonneau.

(1) Malgré l'arrêté règlementaire du 15 avril 1834 qui annule l'effet de cette clause inique, l'administration du domaine s'est permis de continuer cette perception injuste à l'écluse de la Malmaison, sur le canal de Mons. Elle y a établi un préposé chargé de percevoir le droit sur les bateaux vides venant de Condé, comme s'ils avaient parcouru le canal d'Antoing. Les mariniers, menacés d'être poursuivis ou arrêtés à leur retour, préfèrent acquitter ce droit injuste.

Digitized by Google

Frais de Mons à Dunkerque par Gand et Bruges, pour un bateau de 109 tonneaux.

Les frais jusqu'à Nieuport indiqués à la page 10 (127) sont de.	fr.	366 80
Il faut y ajouter :		
Un homme de conduite à Furnes.		1 50
Droits à l'écluse de Zuidcoote y compris l'allége.		17 00
Ponts et écluses		3 00
Charretiers de Nieuport à Dunkerque.		18 00
Dépense de 3 journées pour le batelier, à raison de 6 francs par jour.		18 00
Ensemble.	fr.	424 30

Ou fr. 3-90 au tonneau.

Le revient au tonneau par Aire est de	fr.	7 93
Par Gand à Bruges il n'est que de		3 90
Différence en faveur des canaux belges.	fr.	4 03

Les bateaux allant par l'intérieur de la France, se trouvant obligés d'alléger, dès leur entrée, dans le canal du Neuffossé, où ils ne peuvent naviguer qu'avec un tirant d'eau de 1m,10, les frais d'alléges compensent ceux faits sur le canal de Plasschendaele à Nieuport.

En présence d'un tel résultat, comment la chambre de commerce d'Ypres pourrait-elle encore soutenir que la construction du canal de l'Espierre ferait perdre à la Belgique la navigation des bateaux se rendant de Mons à Dunkerque? En vain invoque-t-elle à l'appui de ses assertions l'autorité de M. Cordier, inspecteur divisionnaire des ponts et chaussées, dont personne ne conteste l'habileté et les connaissances étendues; il était de son devoir, en le faisant, de citer en entier le passage de l'ouvrage de cet ingénieur, dont elle se contente de donner le seul fragment qui convenait à ses vues.

Voici ce qu'écrivait en 1820, M. Cordier, dans un chapitre de son bel ouvrage sur la navigation intérieure du département du Nord, où, après avoir parlé des canaux et rivières de ce département, il les coordonne à un système général.

« Supposons, dit-il, qu'un nouveau canal des Fontinelles évite St-Omer, arrive à Watten » et de Watten à Bourbourg en longeant l'Aa, etc.

» Les travaux ne sont pas gigantesques et seraient soumissionnés par des compagnies, » parce qu'on sait déjà en prévoir tous les avantages. »

Il s'agit donc, et depuis quinze ans, de la construction toute hypothétique de nouveaux canaux, ayant plus de 45,000 mètres d'étendue, et à creuser parallèlement à ceux déjà existants, qu'il faudrait abandonner après les sacrifices considérables qui ont été faits pour leur amélioration; en admettant encore, pour abonder dans le sens de la chambre de commerce d'Ypres, que ces travaux s'effectuassent, mais ils seraient concédés, les concessionnaires jouiraient d'un droit de péage, ces droits viendraient augmenter les frais, les droits et les péages concédés, déjà si considérables, que supporte la navigation dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais; et, pour que les bateliers Dunkerquois (à qui l'on peut certes accorder tout le bon sens nécessaire pour compter avec leur bourse), donnassent la préférence à une voie plus coûteuse sur celle qui l'est moins, il faudrait leur prêter un patriotisme qu'il serait difficile de rencontrer même dans la province de la Flandre occidentale.

Si les canaux de l'Escaut à l'Yperlée raccourcissent la route fluviale de Mons à Dunkerque par l'intérieur de la Belgique, ils augmentent les frais de navigation; le canal projeté de l'Espierre présentant et ce même avantage et ce même inconvénient, il est rationnel d'en tirer la conséquence qu'en tout état de choses les villes de Gand et Bruges doivent cesser de craindre la perte du transit des bateaux dunkerquois.

La question relative à la réduction des droits dont les charbons du Hainaut sont frappés à leur entrée en France par Condé, a été si vivement discutée par tous les organes de la presse, lors de l'enquête commerciale, qu'il serait sans doute inutile de la traiter ici, si la chambre de commerce d'Ypres ne provoquait, pour ainsi dire, une augmentation sur les droits existants pour les mettre en rapport avec la diminution qui résulterait dans les prix du transport sur Lille et Roubaix, par la construction du canal projeté de l'Espierre (1).

---

(1) Suite au Mémoire, pag. 2.

Digitized by Google

Nous nous croyons donc obligés de lui rappeler que tout intérêt privé a des bornes que le bien-être public ne permet pas de franchir; comment donc concilier cette supposition avec ce qu'on lit dans la suite au Mémoire, pag. 9 :

« La France a besoin de nos charbons, elle ne peut s'en passer. »

Si la France se trouve dans cette position, et nous pensons à cet égard comme la chambre de commerce d'Ypres, surtout pour la spécialité des charbons flénus, est-il supposable qu'elle se résoudrait à frapper les charbons belges d'un droit plus élevé que celui existant et qui n'a servi qu'à enrichir une compagnie charbonnière aux dépens de l'industrie et du commerce français.

Au lieu de chercher à augmenter ces droits, la France cherche au contraire le moyen de les réduire et cette importante question occupant, d'une manière toute spéciale, la commission d'industrie belge, chargée par le gouvernement de protéger les intérêts nationaux, il est juste de tout attendre de son patriotisme éclairé.

Arrêtons-nous à cette contradiction de la chambre de commerce d'Ypres pour conclure en définitive :

1° Que le canal projeté de l'Espierre ne peut nuire, en quoi que ce soit, à la construction des canaux de jonction de l'Escaut à l'Yperlée, parce que les bateaux destinés pour Lille et environs ne se dirigeront jamais par ces canaux, dût-on même ne donner aucune suite au projet du canal de l'Espierre ! Que d'ailleurs ce canal est hors de la dépendance absolue des canaux d'Ypres et qu'ils peuvent se construire sans se nuire réciproquement ;

2° Que les bateaux destinés pour Dunkerque continueront à parcourir la ligne de navigation établie par Gand et Bruges, quand bien même les canaux d'Ypres et celui de l'Espierre se construiraient ;

3° Que loin d'être utile à la province de Hainaut, la nouvelle ligne de jonction de la Haine à la mer du Nord lui serait nuisible ainsi qu'à la Belgique, si jamais le gouvernement l'entreprenait à ses frais, les produits paraissant insuffisants pour pourvoir à son entretien et opérer, en 99 années, l'amortissement des capitaux et des intérêts ;

4° Que le canal projeté de l'Espierre produira, de l'aveu même de la chambre de commerce d'Ypres, des bénéfices considérables à ceux qui seraient chargés de son entreprise et qu'il dépend alors du gouvernement de faire entrer ces bénéfices dans les coffres de l'État, en faisant exécuter lui-même les travaux ;

5° Que s'il s'agissait même de faire un choix entre la jonction de l'Escaut à l'Yperlée et le canal de l'Espierre, la préférence devrait être donnée à ce dernier, parce que la province de Hainaut est plus riche en minerais, en produits de toute nature et surtout en industrie que la province de la Flandre occidentale ;

Que la province de Hainaut contribue davantage aux charges de l'État ainsi qu'à la prospérité du royaume ;

Que la construction du canal de l'Espierre ne coûterait que fr. 1,100,000 et pourrait être terminée en moins d'une année, tandis que le devis estimatif des canaux d'Ypres s'élève à fr. 4,014,457-40; que leurs revenus sont fixés sur des bases évidemment erronées et reposent sur des hypothèses dont l'absurdité a été mise en évidence ;

Que nul terme ne peut être assigné à leur achèvement, l'avant projet, tant de fois remanié, n'étant encore que soumis à l'examen de MM. les ingénieurs, et devant ensuite subir toutes les formalités déjà remplies pour le canal de l'Espierre, reconnu d'utilité publique ;

Qu'il faudrait, pour rendre les canaux de l'Escaut à la Lys et de la Lys à l'Yperlée facilement praticables aux bateaux en destination des localités bordant la Lys belge et française et le Veurne-Ambacht, faire effectuer des ouvrages considérables en terrassements, curements et travaux d'art sur la Lys belge, depuis Courtray jusqu'à la frontière française et depuis Ypres jusqu'à Nieuport ;

Que ces travaux ne peuvent être et ne seront, dans tous les cas, que la conséquence d'un fait, le commerce charbonnier du couchant de Mons, sans lequel ils n'eussent jamais été projetés comme canaux de navigation ;

Et parce qu'enfin la chambre de commerce d'Ypres n'a pas le droit d'exploiter le commerce si productif du Hainaut à son profit, ni de le traîner à la remorque.

Ici se terminent, Monsieur le Ministre, les observations que nous avons pris la confiance de vous soumettre sur l'importante question de la jonction de l'Escaut à la Deule. Nous ajouterons,

Digitized by Google

cependant, qu'il est à regretter qu'une chambre de commerce belge ait pu croire qu'il était de l'intérêt de sa localité de faire cause commune contre les nombreux producteurs du Hainaut, en faveur d'intérêts étrangers au pays, et ce avec un zèle qui la porte à solliciter même de quelques habitants de cette province (1) un appui qu'elle ne peut et ne doit espérer que de l'importance des plans, de l'exactitude des faits et de la justesse des calculs ; et s'il est malheureusement vrai que toujours et dans tous pays, le projet le plus utile trouve des détracteurs actifs et habiles à couvrir du voile spécieux du bien public leurs intérêts personnels froissés, on n'en doit pas moins voir avec déplaisir que des erreurs de calcul mettent au nombre des adversaires d'un projet de canalisation d'une utilité incontestable, des hommes honorés de l'estime publique et au mérite desquels nous nous plaisons à rendre toute la justice possible.

Les faits que nous avons l'honneur de vous exposer, Monsieur le Ministre, sont tirés des documents authentiques qui seront bientôt livrés à l'impression et qui fourniront la preuve de la réalité de nos chiffres, preuve qui, enfin, doit déterminer le gouvernement belge à la mise en adjudication publique d'un canal de débouché que nous réclamons en vain depuis si long-temps et qu'il serait bien injuste de refuser à la province de Hainaut, puisque sa construction ne doit rien coûter au trésor ni à l'État.

Nous avons l'honneur d'être avec respect, Monsieur le Ministre.

Jemmapes, le 25 avril 1838.

(*Suivent les signatures.*)

N° 33.

Réclamation des exploitants des charbonnages du couchant de Mons, en date du 19 *mai* 1838, *sur le retard apporté à l'adjudication publique du canal de l'Espierre.*

A la députation du conseil provincial du Hainaut.

Messieurs,

Lorsqu'en 1835, parut la première ordonnance royale relative aux houilles étrangères, qui divisait la France en zones pour l'établissement de droits différentiels, son résultat immédiat fut d'exclure de tous les ports de Bretagne, les charbons belges qui s'y importaient précédemment, et de faire arriver sur les marchés de Rouen et des autres villes de la Basse-Seine, les houilles anglaises en concurrence avec les nôtres.

Bientôt après, une nouvelle ordonnance, celle du 25 novembre 1837, restreignit encore l'étendue des débouchés que la France ouvrait à ces dernières. Les charbons anglais envahirent d'abord la Normandie et tous les points du littoral, depuis Saint-Malo jusqu'à Dunkerque, vinrent ensuite partager avec les houilles françaises et les nôtres, la consommation de Paris et refoulèrent chaque jour davantage vers la frontière de terre, les envois que nous faisions jadis dans les départements situés au nord et au couchant de Paris.

Telles sont, Messieurs, les causes qui, cette année, ont diminué si considérablement l'importance des expéditions qui avaient lieu naguère du canal de Mons, vers ces différentes localités.

---

(1) Pour répondre à la note 3 (Suite au Mémoire de la chambre de commerce d'Ypres, pag. 8.), nous ferons connaître que le tonneau de houille parti du canal de Mons à la destination de Paris, valeur moyenne de fr. 10, est imposé en France, par les droits de navigation et les péages concédés au sieur Honorez, à la somme énorme de fr. 6-10. C'est sans doute de cette prétendue réduction sur le prix du fret, si avantageuse à nos houillères et aux consommateurs français, dont veut faire mention la chambre de commerce d'Ypres ; nous la renvoyons aux ordonnances des péages concédés à cet individu, au passage des écluses de Tivencelles, de Goeulzin, de Rodignies, de Fresne, d'Ywuy et du canal de St-Quentin qui lui donnent par chaque tonneau de houille, un produit de fr. 3-56, au lieu de réduire le prix du fret de semblable somme, ainsi que cette chambre ose l'avancer ; elle sera alors convaincue que le tableau n'est pas exagéré.

Digitized by Google

En 1837, au 1er avril, 1,234 bateaux avaient déjà été chargés pour la France ; en 1838, à la même époque, leur nombre n'était que de 822, c'est-à-dire 412 bateaux de moins que l'année dernière (1). Nos exportations sont menacées d'être réduites de nouveau d'une manière bien fâcheuse, puisque déjà les houilles anglaises commencent à s'infiltrer jusque dans le centre des départements du Nord et du Pas-de-Calais ; des avis reçus du commerce de Lille et d'Arras ne laissent malheureusement aucun doute à cet égard.

Depuis quelques années, nous avons pressenti ces funestes conséquences, et plusieurs fois nous avons réclamé avec instance du gouvernement l'ouverture de routes susceptibles de faire arriver nos charbons à Paris et à Lille, d'une manière tellement économique et prompte, qu'il n'y ait plus à redouter la concurrence des houilles de Newcastle, d'Anzin, de Denain, de Bruylle, de Douchy, etc.

Pour la direction de Paris, le chemin de fer du Flénu à la Sambre par Haumont, et le canal de la Haine à la Sambre par la Trouille nous feraient atteindre infailliblement le but désiré ; pour la direction de Lille, ce but serait atteint au moyen de l'exécution du canal de l'Espierre.

C'est spécialement de ce dernier, Messieurs, que nous allons avoir l'honneur de vous entretenir.

Vauban conçut le premier le projet de réunir la Deule à l'Escaut par un canal, et ce projet aurait certainement été réalisé si la France avait alors gardé ses conquêtes.

Quand plus tard elle réunit la Belgique à son territoire, le délabrement des finances de l'État, le soin de se défendre contre l'Europe coalisée, la stagnation des affaires commerciales firent long-temps négliger par les gouvernements qui se succédèrent de 1791 à 1802, l'importante question des voies de communication intérieure.

Cette branche si essentielle du service public, si nécessaire à la prospérité d'un pays, n'avait pas échappé au vaste génie de Napoléon. Il s'occupa d'abord des grandes lignes qui devaient mettre Paris en relation directe avec les extrémités de l'Empire, et, pour ne parler que de ce qui concerne le Hainaut, il décréta l'ouverture du canal de Saint-Quentin, de Mons à Condé et de Charleroy à Mons.

Ces grands travaux n'étaient pas achevés, une partie même n'était pas commencée, quand survint la Restauration.

A cette époque, les départements de la Belgique et les provinces de la Hollande formèrent le royaume des Pays-Bas.

Les relations intimes que le commerce du Hainaut a conservées avec les départements français qui lui sont limitrophes, firent rechercher les moyens de perfectionner les lignes de navigation existantes et d'en ouvrir de nouvelles. La Sensée, la Deule, la Lys, la Scarpe, l'Oise, la Somme furent l'objet des études d'habiles ingénieurs, et plusieurs améliorations, quoiqu'insuffisantes encore, furent successivement apportées au système de canalisation de ces rivières. C'est alors qu'une compagnie française songea à faire revivre une partie du projet de Vauban sur le territoire français, et peu après M. l'ingénieur De Brock compléta ce projet, en présentant au roi Guillaume les plans du canal de l'Espierre.

Depuis lors les oppositions les plus systématiques, les plus opiniâtres, nous dirons même les plus absurdes, ont empêché l'exécution de ce canal ; ces oppositions, Messieurs, sont de deux natures.

Les unes, dictées par l'intérêt privé, se sont long-temps manifestées en France, où elles ont enfin été vaincues, parce que le bon droit et la raison finissent toujours par triompher. Les autres, suscitées par le même intérêt privé, existent encore en Belgique aujourd'hui et se présentent faussement comme ayant pour objet la défense de quelques intérêts locaux gravement compromis.

En France, le sieur Honorez voulait empêcher les bateaux que nous expédions vers le centre du département du Nord, de se soustraire aux péages si élevés qui, au passage des écluses de Gœulzin, de Rodignies, du canal de la Sensée, de la Haute et Basse-Deule, se perçoivent à son profit.

Il fut puissamment secondé, d'un côté, par les concessionnaires des améliorations de la Scarpe, qui ne sentent que trop bien que nos bateaux ne parcourront plus cette rivière quand une route plus courte et plus économique nous sera ouverte, et, d'un autre côté, par la compagnie charbonnière d'Anzin.

---

(1) On peut évaluer cette diminution à 494,400 hectolitres.

Digitized by Google

Celle-ci, grâce à un chemin de fer qu'elle a construit entre ses houillères et Marchienne, abrège de plus de moitié le circuit de 145,000 mètres, qu'elle était obligée de faire sur l'Escaut et le canal de la Sensée pour arriver dans les eaux de la Haute-Deule ; ses rivages ne sont plus éloignés de Lille que de 68,000 mètres, tandis que les nôtres en sont encore distants de plus de 149,000 mètres. Les avantages d'une semblable position seront bientôt réduits à peu de chose, dès que nos charbons pourront se rendre au même endroit en ne faisant qu'un trajet de 90,000 mètres par les canaux d'Antoing, de l'Espierre et de Roubaix (*voir* le tableau ci-joint).

Mais toutes ces considérations d'intérêts particuliers ont échoué devant le vœu fortement exprimé des masses, devant les lumières dues à une enquête consciencieuse, devant l'insistance du commerce, et le gouvernement de Louis-Philippe a ordonné que le canal de Roubaix serait creusé jusqu'au point de la frontière belge où doit aboutir le canal de l'Espierre.

En Belgique les villes d'Ypres, de Menin et de Courtray fondent encore leur opposition, d'une part, sur la nécessité de conserver à Gand et à Bruges la navigation des bateaux charbonniers qui peuvent se rendre du canal de Mons à Dunkerque, par l'Escaut et les beaux canaux des Flandres, d'autre part, sur l'impossibilité de construire les canaux de l'Escaut à la Lys vers Courtray et de Menin à Ypres, si le canal de l'Espierre s'exécute.

L'enquête a fait justice de ces oppositions.

La chambre de commerce de Bruges a reconnu non-seulement que le canal de l'Espierre ne nuirait point à la navigation des Flandres, mais encore qu'il serait extrêmement utile à tout le pays et notamment aux localités qui veulent en empêcher l'exécution.

Des avis analogues ont été émis par la chambre de commerce de Gand et par l'autorité provinciale de la Flandre orientale.

Dans le Hainaut, toutes les opinions ont été favorables au projet.

Il est à observer, Messieurs, qu'en demandant le creusement des canaux de l'Escaut à la Lys vers Courtray et de Menin à Ypres, ces trois villes ne s'inquiètent plus de la navigation des canaux de Gand à Bruges, de Bruges à Ostende, qui font l'objet de leur sollicitude, quand il s'agit du canal de l'Espierre, et qu'elles détruiraient ainsi elles-mêmes, en s'en appropriant les avantages, au moyen de ces communications nouvelles.

Nous ne pouvons nous empêcher de faire remarquer en outre que la chambre de commerce d'Ypres avait singulièrement exagéré la somme de ces avantages, en évaluant à quatre cent mille francs annuellement la dépense que faisaient autrefois dans les Flandres les bateaux charbonniers qui les traversaient, pour se rendre à Dunkerque. Or, quand les houilles anglaises n'arrivaient point encore à l'exclusion des nôtres dans ce port et dans ceux de la Normandie et de la Bretagne, l'importance annuelle de ce transit, qui se faisait en six jours, était au plus de 450 bateaux. En estimant la dépense journalière de chacun d'eux à vingt francs, ces frais pour l'année n'auraient été que de cinquante-quatre mille francs.

Mais aujourd'hui, Messieurs, les ordonnances françaises, que nous avons citées plus haut, ont totalement supprimé ce transit. Dans aucun cas on n'aurait pu le remplacer, comme on l'a quelquefois prétendu, par le parcours des canaux de la Haute-Deule, de la Bassée à Aire, d'Aire à Saint-Omer, de Bourbourg, de Bergues. Ces derniers, en effet, n'offrent point un tirant d'eau assez considérable pour être préférés par les bateliers ; ils sont soumis à des péages fort élevés et, dans les temps de sécheresse, ne sont plus praticables, même pour les bateaux du plus faible tonnage.

Les projets de canaux que nos adversaires opposent au canal de l'Espierre, sont inexécutables ; nous le regrettons vivement, mais la chose n'est que trop vraie. Nous n'en voulons point d'autres preuves que celles données par le gouvernement au pouvoir législatif et qui se trouvent énoncées dans l'exposé des motifs du projet de loi sur la canalisation de l'Escaut et de la Lys, soumis à la Chambre des Représentants, le 27 décembre 1837, par M. le ministre des travaux publics.

Mais, Messieurs, si les motifs d'opposition n'existent plus ou sont totalement dépourvus de raison, quoi donc peut empêcher le gouvernement de satisfaire aux vœux si justes que nous avons formés tant de fois? Faut-il que les intérêts de notre laborieuse population, ceux de notre commerce, ceux de la marine du canal de Mons, ceux des hauts-fourneaux, des houillères, des carrières et des fours-à-chaux du Hainaut, soient sacrifiés au bon plaisir de quelques localités de la Flandre occidentale? Quels intérêts met-on en balance avec ceux que nous représentons près de vous, Messieurs ?

Digitized by Google

Le gouvernement manquerait à son devoir, en nous refusant plus long-temps la mise en adjudication du canal de l'Espierre et commettrait à notre égard un déni de justice révoltant.

Nous ne pouvons croire qu'il veuille prêter l'oreille aux suggestions de quelques négociants de Tournay, qui s'imaginent que le canal ne se faisant pas, cette ville deviendra nécessairement l'entrepôt des charbons expédiés pour Lille, Roubaix, Tourcoing, etc., et qui, débarqués sur les rivages de l'Escaut, seraient ensuite transportés à destination, soit par le chemin de fer projeté, soit par les routes pavées ordinaires.

S'il ne nous reste, Messieurs, que ce moyen de vaincre sur ces places manufacturières la concurrence qui nous attaque, nous pouvons renoncer pour jamais aux débouchés qu'elles nous ont ouverts jusqu'ici.

Les frais de mise à terre, de chargement, de commission, etc., viendraient rendre notre position plus fâcheuse qu'elle ne l'est aujourd'hui, et nos charbons, naturellement si friables, n'arriveraient plus qu'en poussière au foyer du consommateur : mieux vaudrait nous en tenir toujours à la navigation de la Scarpe et de la Sensée.

Il faut, Messieurs, qu'on y prenne garde : il y a cinq ans, les délégués du commerce de Roubaix proclamaient dans l'enquête ouverte en France sur la question des houilles, que celles de Mons seules pouvaient convenir à la fabrication dans ce district; mais depuis lors, le chemin de Denain à Marchienne a tellement réduit les frais de transport des charbons d'Anzin, que leur bon marché les fait employer aujourd'hui là où autrefois on les jugeait impropres au service des fabriques.

Que l'état des choses actuel continue quelque temps encore et peu-à-peu on s'accoutumera aux propriétés qui faisaient d'abord rebuter ces charbons; on appropriera les foyers à leur usage, et l'excellente qualité des houilles du Flénu ne sera plus un mérite aux yeux de ceux qui la considéraient naguère comme un élément indispensable à leur industrie.

Dans cette position, dont la gravité doit effrayer sur l'avenir de nos charbonnages, il n'y a pas un moment à perdre : le gouvernement ne peut plus, comme il l'a fait si long-temps, opposer à nos demandes réitérées un silence obstiné et une force d'inertie désespérante. Il faut de toute nécessité qu'il se prononce et que nous sachions ce que nous avons à espérer ou à craindre de lui.

Pleins de confiance dans la vive sollicitude que vous portez à tous les intérêts du Hainaut, nous venons, Messieurs, réclamer votre puissante intervention près du roi.

Daignez joindre vos doléances aux nôtres, et les ministres de Sa Majesté n'oseront sacrifier la prospérité d'une province à des considérations qu'ils rougiraient d'avouer peut-être. Soyez les interprètes de nos besoins, les défenseurs de nos droits, et justice nous sera enfin rendue. Le canal de l'Espierre, mis en adjudication publique, exécuté sans rien coûter au trésor, sera bientôt pour le pays une nouvelle source de richesse.

Veuillez, Messieurs, agréer l'expression de notre respect.

Quaregnon, le 19 mai 1838.

Ont signé :

Pour la société charbonnière et de navigation française et belge :	Legrand-Gossart.
Pour la société Ste-Placite :	Vᵉ. Dessigny.
Pour la société des charbonnages réunis du Midi et Ste-Croix :	T. Mauroi.
Pour la société de Belle et Bonne :	Noeb. Quenon, Dufrasne, Nicodème.
Pour la société du Levant du Flénu :	Ch. Saintelette.
Pour la société de Ste-Julie et St-Amand réunis :	Ch. Barbier.
Pour la société anonyme des Produits :	G. Columbuen.
Pour la société d'Hornu et Wasmes :	V. Legrand.
Pour la société de la Cossette :	Aug. Pillion.
Pour la société du Buisson :	Legrand-Lecreps.
Pour la société du Nord du Bois de Bousau :	Boissau.
Pour la compagnie du Centre du Flénu :	Levainville.
Pour la Grande-Veine, à Élouges :	B. Harnegnies.
Pour la société de la Manche d'Appiette :	H. Richebé et Fauvel.
Pour la société de l'Agrappe et Grisœul :	Letorey.
Pour la société du Haut-Flénu :	M.-J. Tillier.
Pour la société du Couchant du Flénu :	T. Theuvoye.
Pour la société du Rieu du Cœur :	Watteau.
Pour la société de la Fosse du Bois :	J.-B. Bourlard.
Pour la société de Sainte-Victoire :	Montigny.
Pour la société des Vingt-quatre Actions :	E. Coppée.

Digitized by Google

Tableau explicatif des avantages que doit procurer au commerce des matières pondereuses, l'exécution du canal de l'Espierre, opérant la jonction de l'Escaut à la Basse-Deule par Roubaix, comparativement aux communications existantes par la Scarpe, par les canaux de la Sensée et de la Haute-Deule et au canal projeté de l'Escaut à la Lys par Courtray.

DE JEMMAPES A LILLE.				DE JEMMAPES A ROUBAIX.							
PAR LE CANAL PROJETÉ DE L'ESPIERRE.		PAR GAND.		PAR LA SCARPE.		PAR LA SENSÉE ET LA HAUTE-DEULE.		PAR LE CANAL PROJETÉ DE L'ESCAUT A LA LYS PAR COURTRAY.		PAR LE CANAL PROPOSÉ DE L'ESPIERRE.	
Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.	Parcours en mètres.	Fret, droits et frais par tonneau.
91,214	5 05	328,000	7 13	149,328	6 88	145,000	7 08	137,500	9 12	81,214	2 75

Observation. — Le fret par le canal proposé de l'Espierre présente un avantage d'environ 40 p. °/₀ sur le fret moyen des autres voies de communication pour arriver à Lille et à Roubaix.

On voit par ce tableau, les différents trajets à parcourir pour arriver à Lille et à Roubaix ainsi que les différents prix du fret, qui démontrent à évidence les avantages du canal de l'Espierre sur les autres communications.

RÉSUMÉ.

		Longueur en mètres.	Prix du fret par tonneau.
	De Jemmapes à Lille par le canal projeté de l'Espierre	91,214	5 05
	Id. id. par Gand en suivant l'Escaut et la Lys.	328,000	7 13
	Id. à Roubaix par la Scarpe.	149,328	6 88
	Id. id. par le canal de la Sensée	145,000	7 08
(1)	Id. id. par le canal projeté de l'Escaut à la Lys par Courtray	137,500	9 12
	Id. id. par le canal proposé de l'Espierre à Roubaix.	81,214	2 75

(1) Un nouveau projet de canal de Bossuyt à Courtray, pour réunir l'Escaut à la Lys, vient d'être adressé à M. le ministre des travaux publics, par M. Verrue-Lafrancq; sa longueur est de 16,000 mètres, il devra être alimenté par trois machines à feu de vingt chevaux chacune; il y aura un souterrain de 600 mètres, 8 écluses; le péage proposé par tonneau à charge pour son parcours est de fr. 2-25, et à vide 60 centimes; la dépense pour la construction de ce canal est évaluée à 3,600,000 fr. L'auteur de ce projet a sans doute encore la même prétention que certains de ses collègues des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, c'est-à-dire d'entraver la réalisation des projets d'améliorations réclamées depuis si long-temps pour l'Escaut, la Lys, et le canal de l'Espierre.

Digitized by Google

N° 34.

Lettre de la députation du conseil provincial du Hainaut, du 23 *mai* 1838, *transmissive de la réclamation des exploitants du couchant de Mons, en date du* 19 *du même mois.*

Monsieur le Ministre,

Une députation très nombreuse des exploitants du couchant de Mons, est venue nous remettre le nouveau mémoire ci-joint en faveur du projet de canal de l'Espierre, en nous priant d'en appuyer les conclusions auprès du gouvernement.

Nous nous empressons de vous faire parvenir ce mémoire et de nous associer aux vœux exprimés par les signataires pour la prompte réalisation du dit projet.

Déjà, en 1827, l'ouverture de cette communication fluviale était vivement sollicitée par le commerce du Hainaut, notamment dans le but de faciliter le transport des houilles, pierres, chaux et autres produits pondéreux de cette province vers Lille, Tourcoing, Roubaix, etc.

Les plans, devis, etc., avaient été dressés par M. De Brock, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans la Flandre occidentale (le canal devait traverser le territoire des deux provinces de Hainaut et de la Flandre occidentale), et le projet était soumis à la sanction du gouvernement, lorsque les événements de la révolution sont survenus; ces événements ont suspendu pendant quelque temps les démarches et les sollicitations pour obtenir l'établissement de cette nouvelle et importante communication; mais au mois d'octobre 1833, une demande fut présentée au roi par M. Frédéric Corbisier, négociant et membre de la Chambre des Représentants, domicilié à Mons, tendant à obtenir une concession pour la construction, en grande ou en moyenne section, du canal de l'Espierre, destiné à joindre l'Escaut au canal français de Roubaix, partie située sur le territoire de la province de Hainaut, d'après les projets de M. l'ingénieur en chef De Brock, sauf quelques modifications dont l'une a pour objet de rapprocher des rivages de Warcoing l'embouchure du canal dans l'Escaut, en manière telle que le canal pour toute sa partie située en Belgique serait construit sur le territoire de la province de Hainaut.

Toutes les formalités prescrites par les lois et arrêtés sur la matière furent accomplies à l'égard de la demande. L'avant-projet du canal fut déposé et une enquête fut tenue dans les provinces de Hainaut et des deux Flandres.

Une commission de onze membres choisis parmi les principaux propriétaires, industriels, commerçants, etc., fut instituée pour l'examen de ce projet; cette commission en reconnut et proclama à une très forte majorité l'utilité publique; elle vota la construction de ce canal en grande section et par voie de concession d'une durée de 90 ans, avec rabais sur le taux du péage dont le *maximum* serait fixé à un franc ou à un franc dix centimes par tonneau.

La députation des États de la province et les chambres de commerce, convaincues de l'utilité de cette nouvelle communication et des avantages considérables et certains qu'elle doit procurer au commerce et à la navigation, appuyèrent le projet et la demande susmentionnés de leurs avis favorables.

Toutes les pièces furent ensuite transmises au gouvernement dont la décision est attendue avec tout l'intérêt qui s'attache aux entreprises d'utilité générale, réelle et notoire.

Aujourd'hui que le canal de Roubaix est concédé en France, il devient extrêmement urgent de procéder à la mise en adjudication de la concession du canal de l'Espierre.

Nous vous prions donc instamment, Monsieur le Ministre, de vouloir prendre ou provoquer une prompte décision sur le projet.

La députation permanente du conseil provincial du Hainaut,

Le greffier, Frenkiet.

Le président, Harmignie.

Digitized by Google

VOIES EN CONCURRENCE VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

Rapport de l'ingénieur Wolters, et observations des chambres de commerce de Courtray et d'Ypres, sur ce rapport.

(Nos 35 A 38 INCLUS.)

N° 35.

Rapport de l'ingénieur Wolters du 2 octobre 1835.

(Les observations placées en note sont de la chambre de commerce d'Ypres.)

Chargé par dépêche de M. le ministre de l'intérieur, en date du 8 août 1835, 4e division, n° 3473, d'aller visiter les rivières et canaux du département du Nord, le soussigné, ingénieur des ponts et chaussées, après avoir rempli sa mission, s'empresse d'en faire le rapport suivant.

Les points à examiner étaient :

1° Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, pourrait donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille ;

2° Si le canal de Roubaix doit ou non faire perdre à la Belgique la navigation par Bruges et Ostende vers Dunkerque ;

3° Si l'ouverture du dit canal doit exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale, en date du 28 février 1834, n° 2481 (1).

PREMIÈRE QUESTION.

Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys peut-il donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille ?

Pour répondre à cette question, il nous a paru d'abord nécessaire de comparer entr'elles les différentes voies actuellement offertes à la navigation charbonnière de Mons vers Lille. Nous allons donc nous livrer à cette comparaison, en adoptant pour point de départ *Mortagne* sur l'Escaut. Nous sommes portés à en agir ainsi, parce qu'une loi de douane soumettant, en France, au double droit d'entrée les charbons entrant par la partie de la frontière comprise entre Baisieux et la mer du Nord, tous les bateaux venant de Mons et allant à Lille ou Dunkerque, sont forcés de se rendre à Condé pour y acquitter les droits (2). Ils descendent de là l'Escaut et passent ensuite tous devant Mortagne.

---

(1) Il est étonnant que M. l'ingénieur, en traitant ces trois points, n'ait pas parlé de la jonction de la Lys à l'Yperlée, qui est le point principal pour favoriser la navigation intérieure de Mons vers Dunkerque. M. Wolters a une parfaite connaissance des avantages que donnerait la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, puisque c'est lui qui en a fait les plans et les devis estimatifs. M. l'ingénieur, en omettant de donner les renseignements indispensables sur cette jonction, a fait un rapport à pure perte.

(2) M. l'ingénieur a l'air de s'effrayer de la douane française ; croit-il qu'en Belgique ceux qui sont spécialement chargés de soutenir et de favoriser les intérêts du commerce, de l'industrie et de l'agriculture, resteront,

Digitized by Google

Nous pensons pouvoir faire abstraction du très petit nombre de bateaux qui remontent l'Escaut à Condé pour emprunter le canal de la Sensée, parce que cette voie, plus longue et plus dispendieuse, n'est qu'accidentellement suivie.

La route que tiennent actuellement les bateaux de charbon expédiés de Mons vers Lille se compose, depuis Mortagne, de la Scarpe inférieure jusqu'au fort de Scarpe à Douay, et du canal de la Haute-Deule de Douay à Lille.

La canalisation de la Scarpe inférieure vient d'être concédée pour 68 ans à la compagnie Bayard de la Vingtrie. Les écluses, d'après le prospectus des concessionnaires, seront à sas et la navigation sera continue. Les bateaux pourront prendre un tirant d'eau de 1m,50.

La Haute-Deule a été concédée à la compagnie Honorez pour 29 ans à dater du 16 septembre 1826. Toutes les écluses sont à sas, et, d'après les conditions de cette concession, on doit pouvoir naviguer sur toute la Haute-Deule avec un enfoncement de 1m,50. Mais il paraît que sur quelques points on peut difficilement fournir cette cote sans gêner un peu les riverains : en certains moments on n'y peut passer avec plus de 1m,30.

Le tableau joint au présent rapport sous le n° 1, contient le détail des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau, jaugeant 130 tonneaux, et se rendant de Mortagne, par la Scarpe et la Haute-Deule, à Lille. Ils s'élèvent à la somme de . . . . . fr. 132 18

soit par tonneau. 1 01

Le même tableau indique la distance à parcourir en suivant la route précitée, distance qui est de 87,349 mètres.

Dans l'hypothèse où les charbons de Mons arriveraient à Lille par le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtray, les bateaux en quittant Mortagne, descendraient l'Escaut jusqu'à Bossuyt, suivraient le canal de jonction prédit, remonteraient la Lys jusqu'à Deulemont et la Basse-Deule jusqu'à Lille.

La descente sur l'Escaut se règle d'après les jours de port aux écluses de Tournay ; c'est généralement une fois par semaine. L'eau ne manque alors presque jamais et les bateaux peuvent naviguer avec un enfoncement de 1m,80.

Les écluses au canal de jonction de l'Escaut à la Lys seront à sas; la profondeur d'eau devant être de 2m,10, on pourra y passer aisément avec des bateaux tirant 1m,80.

La Lys depuis Courtray jusqu'à Menin, est navigable aussi pour des bateaux tirant 1m,80; mais à cause de la baisse qui, chaque semaine, est produite dans ce bief par l'ouverture des écluses d'Harlebeek, qui doivent alimenter la Lys en aval de cette commune, la navigation n'y est point continue (1).

La Lys entre Menin et Deulemont est navigable, pendant la plus grande partie de l'année, pour des bateaux tirant 1m,60. La navigation y a lieu trois fois par semaine, les lundi, mercredi et vendredi, jours fixés pour l'ouverture des écluses de Comines (2).

Sur la Basse-Deule les écluses sont toutes à sas; la navigation est continue et les bateaux peuvent y avoir un tirant d'eau de 1m,50 (3). Les péages ont été concédés, avec ceux de la Haute-Deule, à la compagnie Honorez pour 29 ans.

Le tableau joint au présent rapport sous le n° 2, indique les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par Bossuyt et Courtray, à Lille (4). En supposant seulement un droit de fr. 0-25 par tonneau pour tout le parcours du canal de jonction, la somme de droits et frais s'élève à. . . . . fr. 161 32

Soit, par tonneau. 1 24

La distance à parcourir, en suivant la dite voie, est, comme l'indique le même tableau n° 2, de 110,889 mètres.

---

comme par le passé, sans énergie ou sans connaissances de leurs fonctions? N'est-il pas certain, si la jonction de l'Escaut à la Lys était établie et si cette navigation était favorisée par la douane belge, que tous les bateaux chargés de charbons, allant de Mons à Lille, prendraient cette voie?

(1) Rien n'empêche de faire des écluses à sas à Harlebeek et de rendre la navigation continue.

(2) Il en est de même à Menin et Comines ; on peut y faire les écluses à sas et avoir la navigation continue.

(3) Sur la Basse-Deule les nouvelles écluses sont faites à grandes sections pour y attirer la navigation vers Dunkerque. (Rapport du projet du Nord au roi Charles X pendant son séjour à Lille.)

(4) Les calculs supposés de M. l'ingénieur ne suffisent pas pour faire admettre son opinion; l'intérêt que montrent depuis 13 ans les concessionnaires de la navigation en France, pour faire éloigner la jonction de l'Escaut à l'Yperlée, est une preuve bien plus convaincante que la navigation vers Lille par la jonction de l'Escaut à la Lys, l'emporterait sur celle des autres canaux et rivières.

Digitized by Google

En comparant les deux voies que nous venons de décrire, on trouve que, par la route actuellement suivie, les frais, par tonneau, sont de fr. 0-23 inférieurs à ceux par le canal de jonction; que la distance à parcourir est également moins longue de 23,540 mètres (1) et enfin que, dans le premier cas, toute la navigation se fait sur rivières et canaux français, tandis que, dans le second, elle se fait en majeure partie sur des canaux belges. Nous faisons remarquer cette dernière circonstance parce qu'il est probable qu'elle fixerait l'attention du gouvernement français et que celui-ci y appliquerait une disposition spéciale de ses lois de douane.

Il est vrai que le plus grand enfoncement que les bateaux pourraient prendre jusqu'à Deulemont, en suivant le canal de Courtray, peut quelquefois offrir un certain avantage, mais il nous semble au moins contrebalancé par l'inconvénient de l'intermittence qui a lieu dans la navigation sur cette voie (2).

De la comparaison que l'on vient d'établir résulte donc cette vérité : que le chemin parcouru en France, par les charbons expédiés de Mons, par Condé et Mortagne, au marché français de Lille, est plus économique et moins long que celui par le canal de jonction de l'Escaut à la Lys; que par conséquent il n'est pas présumable qu'en temps ordinaire, ce charbon empruntera la voie du nouveau canal.

DEUXIÈME QUESTION.

Le canal de Roubaix doit-il faire perdre à la Belgique sa navigation charbonnière par Bruges et Ostende vers Dunkerque (3)?

Deux voies différentes sont aujourd'hui ouvertes aux bateaux expédiés de Mons pour Dunkerque; le canal de Roubaix leur en fournirait une troisième.

La première voie, depuis Mortagne, se compose des rivières et canaux suivants :

1° La Scarpe inférieure, depuis Mortagne jusqu'au fort de Scarpe à Douay;

2° La Haute-Deule, depuis le fort de Scarpe à Douay jusqu'à Berclau, origine du canal dit d'Aire à la Bassée;

3° Le canal d'Aire;

4° Le canal de Neuffossé, d'Aire à St-Omer;

5° La rivière l'Aa, depuis St-Omer jusqu'au Guindal, origine du canal de Bourbourg;

6° Le canal de Bourbourg jusqu'à Dunkerque.

Nous avons déjà dit que la Scarpe inférieure et la Haute-Deule ont ou auront des écluses à sas et que les bateaux pourront y naviguer avec un enfoncement de $1^m,50$.

Sur le canal d'Aire toutes les écluses sont également à sas. Le tirant d'eau que l'on peut y prendre varie selon diverses circonstances depuis $1^m,20$ jusqu'à $1^m,40$.

Les écluses sur le canal de Neuffossé, la rivière l'Aa, et le canal de Bourbourg, sont toutes à sas et la navigation y est continue. Le tirant d'eau pour les bateaux, pendant la plus grande partie de l'année, ne peut aller au-delà de $1^m,20$. Il y a même des moments où la rivière l'Aa n'en admet pas au-dessus de $1^m,10$, et que l'on prend des alléges aux écluses dites des Fontinelles, situées un peu en amont de St-Omer. Mais un projet est, dit-on, proposé pour donner à cette navigation toute la facilité et la régularité désirables : on assure qu'il a été calculé pour un tirant d'eau de $1^m,50$.

Depuis Aire jusqu'à Dunkerque, il n'existe aucune concession de péages : les droits y sont perçus pour compte du gouvernement.

Le tableau ci-après n° 3, indique les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux se rendant de Mortagne, par la Scarpe et le canal d'Aire, à Dunkerque; ils s'élèvent à la somme de . . . . . fr. 395 88

Soit, par tonneau. 3 03

Le développement de cette route présente, d'après le même tableau, une longueur de 168,281 mètres.

---

(1) Il ne suffit pas de calculer les frais et la distance; le point essentiel est le *temps* pour faire le trajet; c'est du temps, que les bateliers doivent employer à faire le trajet, que dépendent les frets.

(2) L'intermittence actuelle ne peut pas être envisagée pour un inconvénient, puisqu'on peut faire les écluses à sas, comme il est dit ci-devant.

(3) Tout ce que dit ici M. l'ingénieur vient à tomber par le rapport officiel fait au roi Charles X (dont nous avons déjà fait mention), lorsqu'il a été poser la 1re pierre du nouveau sas à *Wambrechies*, pour la navigation de Condé vers Lille et Dunkerque par le *nouveau canal de Roubaix*.

Digitized by Google

La seconde voie suivie par les charbons expédiés de Mons vers Dunkerque, est celle qui passe par les rivières et canaux de la Belgique; elle se compose comme suit :

1° De l'Escaut depuis Mortagne jusqu'à Gand (1 ;
2° Du canal de Gand à Bruges;
3° Id. de Bruges à Ostende ou Plasschendaele;
4° Id. de Plasschendaele à Nieuport;
5° Id. de Nieuport à Furnes;
6° Id. de Furnes à Dunkerque.

De Mortagne à Gand, les bateaux descendent l'Escaut, par rames, ordinairement une fois par semaine; et aussitôt leur arrivée en la dernière de ces villes, ils remontent, sans obstacle, les canaux de Bruges et d'Ostende jusqu'à Nieuport avec un tirant d'eau de 1^m, 80.

De Nieuport à Dunkerque, les canaux ont moins de profondeur; celui entre Furnes et Dunkerque ne permet ordinairement qu'un tirant d'eau de 1^m,20; mais toutes les écluses sont à sas et la navigation y est continue.

Sur toute cette ligne, depuis Mortagne jusqu'à Dunkerque, il n'existe d'autre concession de péages que celle des droits perçus à l'écluse française de Zuydcote sur le canal de Furnes : ils ont été adjugés au sieur Lardé, pour un terme de 68 ans, à dater du 16 août 1828.

La navigation sur cette direction se fait encore souvent avec des bateaux portant plus de 130 tonneaux, jauge de celui que nous avons pris pour terme de comparaison; mais, dans ces cas, on est obligé de prendre à Nieuport une allége qui absorbe une partie des bénéfices obtenus par l'emploi d'un plus grand bateau : cependant il reste toujours encore un certain avantage en faveur de cette méthode d'effectuer les transports, avantage que nous croyons peu considérable et dont l'appréciation, fort difficile, ne nous a pas paru indispensable pour le moment.

Le tableau n° 4 présente les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par Gand et Bruges, à Dunkerque; ils s'élèvent à la somme de. . . . . fr 207-98
soit, par tonneau. 1-60

La distance à parcourir, suivant le même tableau, est de 237,716 mètres.

En comparant les deux routes actuelles de Mons à Dunkerque, l'une par la France et l'autre par la Belgique, on trouve (2) que celle par la France est la plus courte, mais que celle par la Belgique est la plus économique : la différence de longueur en faveur de la France est de 69,435 mètres et l'économie sur les frais est, en faveur de la Belgique, de fr. 1-48 par tonneau.

Ayant décrit les deux voies actuellement suivies par la navigation charbonnière de Mons vers Dunkerque, nous allons indiquer la troisième, celle qui lui serait ouverte par suite de l'établissement du canal de Roubaix; et, en la comparant à ce qui existe, nous tâcherons d'en tirer la solution de la question proposée en tête de ce chapitre.

Dans l'hypothèse où les charbons destinés pour Dunkerque emprunteraient le canal de Roubaix (3), leur chemin, depuis Mortagne, serait comme suit :

1° L'Escaut jusqu'à Espierres ou Warcoing;

---

(1) N'est-il pas certain, si la jonction était faite de l'Escaut à la Lys, que tous les bateaux allant de Mons à Dunkerque prendraient cette nouvelle route, descendraient la Lys à Courtray vers Gand en attendant l'achèvement de la jonction de l'Escaut à l'Yperlée?

(2) Que la distance par cette nouvelle route, c'est-à-dire par le canal de l'Escaut à la Lys, serait beaucoup raccourcie; que les frais, qui sont déjà moindres en Belgique, obtiendraient encore une forte diminution; que la navigation serait plus facile et se ferait en moins de temps.

(3) Si le gouvernement belge consent à joindre le canal de Roubaix à l'Escaut, il est hors de doute que la douane française n'admettra plus que cette route pour la navigation vers Lille et Dunkerque; c'est le pressentiment que M. l'ingénieur a fait valoir à sa première question : ou, pour nous expliquer plus clairement, M. l'ingénieur était informé des démarches que faisaient les concessionnaires et les intéressés du canal de Roubaix, pour donner une faveur marquée à cette voie, en diminuant les droits d'entrée sur les charbons, dans l'espoir d'engager le gouvernement belge, par cette diminution de droits, à consentir à l'achèvement de cette nouvelle navigation.

Cette assertion est prouvée par l'ordonnance de Louis-Philippe, du 28 décembre 1835, art. 2, qui dit : « Le » droit de 60 centimes sur les houilles, fixé pour la frontière du Nord, qui s'étend de la mer à Baisieux, ne se » percevra plus que de la mer à Halluin inclusivement. »

Digitized by Google

2° Le canal de l'Espierre ou de Roubaix jusqu'à Marquette ;

3° La Basse-Deule depuis Marquette jusqu'à Deulemont ;

4° La Lys depuis Deulemont jusqu'à Aire ;

5° Les canaux de Neuffossé, la rivière l'Aa et le canal de Bourbourg jusqu'à Dunkerque.

Nous avons déjà fait connaître la navigation sur l'Escaut ; celle sur les canaux de l'Espierre ou de Roubaix, où toutes les écluses auront des sas, sera continue. Les bateaux pourront arriver jusqu'à Marquette avec un enfoncement de 1m,80.

Nous savons aussi que sur la Basse-Deule la navigation est sans intermittence et que l'on y peut passer avec un tirant d'eau de 1m,50.

La navigation sur la Lys, de Deulemont à Aire, n'est pas continue : l'écluse de Merville a un sas beaucoup trop vaste et qui, à chaque éclusée, fait dépenser inutilement une énorme quantité d'eau ; les écluses de St-Venant, Cens-à-Vitz, et de St-François à Aire sont des écluses simples, sans sas, et qui ne s'ouvrent que deux fois par semaine.

La Lys, depuis Deulemont jusqu'à Merville, a été concédée pour un terme de 29 années, à dater du 6 janvier 1825, à la compagnie Honorez. D'après les conditions de la concession, on devrait pouvoir naviguer jusqu'à Merville avec un tirant d'eau de 1m,50 ; cependant la profondeur nécessaire à cet effet ne paraît exister que jusqu'à Estaires ; depuis ce point jusqu'à Aire les bateaux, pendant la plus grande partie de l'année, ne peuvent avoir plus de 1m,20.

Arrivés à Aire, les bateaux se rendent par le canal de Neuffossé, la rivière l'Aa et le canal de Bourbourg à Dunkerque. Nous avons déjà eu l'occasion de faire connaître cette partie de leur route, qui est la même que celle suivie par les bateaux venant de la Scarpe et dont nous avons parlé au commencement de cet article.

Le tableau ci-joint sous le n° 5, indique les droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de 130 tonneaux, se rendant de Mortagne par le canal de Roubaix à Dunkerque ; ils s'élèvent à la somme de. . . . . fr. 283-81

soit, par tonneau. 2-18

La distance à parcourir, d'après le même tableau, serait de 192,016 mètres.

Dans le tableau que l'on vient de mentionner, les droits de navigation, pour tout le parcours des canaux de l'Espierre et de Roubaix, n'ont été supposés, comme sur le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, qu'au taux de fr. 0-25 par tonneau ; parce que la navigation vers Dunkerque étant censée un objet accidentel sur lequel les concessionnaires du canal de Roubaix n'ont pas dû compter dans l'évaluation de leurs revenus, il faut admettre que ce droit sera porté au plus bas taux possible pour établir la concurrence avec les autres communications vers Dunkerque. Du reste, au taux modique que nous avons adopté, le revenu, de ce chef, s'élèverait encore à la somme de fr. 30,000 par an.

Faisant maintenant la comparaison de la voie par Roubaix avec celle par la Scarpe, et celle par la Belgique, nous trouvons :

1° Que les droits et frais par Roubaix, sont, par tonneau, de. . . . . fr. 2-18

Par la Scarpe, de. 3-03

Et par la Belgique, de. 1-60

2° Que les distances à parcourir sont comme suit :

Par Roubaix. . . . . 192,016 mètres ;

» la Scarpe. . . . . 168,281 »

» la Belgique. . . . . 237,716 »

Il résulte donc de cette comparaison que, quand les bateaux passent par la Belgique, ils font un détour de 69,435 mètres pour une économie de fr. 1-43 par tonneau ; et que la voie du canal de Roubaix leur offrirait une économie de fr. 0-85 par tonneau, en n'exigeant qu'un détour de 23,735 mètres ; ou, en d'autres termes : que la voie de Roubaix sera encore fr. 0-58 par tonneau plus chère que la voie belge, mais que par contre, elle sera 45,700 mètres moins longue.

Nous devons cependant encore ajouter en faveur des canaux belges, que la navigation y est généralement plus facile que sur les canaux français, et que cette plus grande facilité nous semble compenser l'inconvénient de leur plus grand développement : en sorte qu'il ne reste à considérer dans leur comparaison avec la voie de Roubaix que le rapport de l'économie des frais de navigation ; et nous avons vu que cette économie sera réduite à fr. 0-58 par tonneau, de fr. 1-43 qu'elle était auparavant.

Digitized by Google

De tout ce qui précède, il nous semble donc permis de conclure que, dans l'état actuel des choses, le canal de Roubaix n'enlèvera pas encore à la Belgique sa navigation charbonnière vers Dunkerque, mais que l'ouverture de ce canal augmentera considérablement les moyens de concurrence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique; et qu'il ne faudrait peut-être plus aux premières qu'une légère faveur dans la loi des douanes pour obtenir définitivement la préférence.

TROISIÈME QUESTION.

L'ouverture du canal de Roubaix doit-elle exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale en date du 28 février 1834, n° 2481 ?

La députation des États de la Flandre occidentale, à l'occasion du canal de Roubaix, a cru remarquer que la réunion de l'Escaut à la Marque ou la Basse-Deule tendait à réaliser un projet, très fâcheux pour la Belgique, indiqué par M. Cordier, ingénieur en chef des ponts et chaussées dans le département du Nord. Cet ingénieur, aux pag. 41 et 42 de son mémoire, s'exprime ainsi :

« Les rivières et les vallées du département du Nord vont parallèlement de l'ouest à l'est » et tombent en Belgique; leur hauteur au-dessus du niveau de la mer est en raison de leur » éloignement des côtes; ainsi, la vallée de la Sambre est de toutes la plus élevée; celles de » l'Escaut, de la Scarpe, de la Deule, de la Lys et de la Colme sont de plus en plus basses. On » peut considérer le cours de ces différentes rivières comme compris dans un plan qui passe- » rait par une ligne tracée de Landrecies à la mer à Dunkerque et serait incliné de l'Ouest à » l'Est.

» Landrecies est le point culminant et le nœud essentiel de la navigation du département » du Nord. De ce point on peut ouvrir quatre canaux, le premier de la Sambre à l'Oise par le » Noirieu; le second de la Sambre à l'Escaut par la Selle; le troisième en suivant la Sambre, » et le quatrième de Landrecies à la Grande et la Petite-Helpe. On pourrait même par un » cinquième canal remonter la Petite-Helpe et arriver à la Meuse.

» Si le canal de la Sambre à l'Escaut était conduit par la Selle au bassin rond de la Sensée, » où il amènerait à volonté toutes les eaux de la Sambre et des Helpes.

» Supposons maintenant que tous ces travaux soient exécutés; que le canal de la Sensée » soit approfondi; que toutes les eaux de la Sambre et de l'Escaut puissent être jetées par ce » canal dans la Scarpe; par la Deule dans le canal du nouveau fossé; et par celui-ci dans l'Aa; » supposons encore qu'un nouveau canal parte des Fontinelles, évite St-Omer, arrive à Watten » et de Watten à Bourbourg en longeant l'Aa. Au moyen de ces constructions et améliora- » tions, on serait maître de jeter sur une ville quelconque du département les eaux de toutes » les rivières; de faire suspendre la navigation de l'Escaut ou de la Lys en Belgique; et d'im- » primer à la navigation du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité (1). »

Il suffit, ce nous semble, de lire attentivement l'article que nous venons de transcrire du mémoire de M. Cordier, et de prendre la carte en main pour se convaincre que le projet indiqué embrasse une toute autre localité que l'emplacement du canal de Roubaix. Pour peu que l'on veuille enfin réfléchir sur la situation géologique des vallées dans lesquelles se trouvent

---

(1) La députation de la Flandre occidentale a prévu avec raison que la jonction du canal de Roubaix à l'Escaut tendait à anéantir la navigation intérieure de la Belgique vers Lille et Dunkerque. L'ordonnance de France, du 28 décembre 1835, en donne la certitude et, si M. l'ingénieur, pour écarter la jonction de l'Escaut à la Lys, au lieu de faire usage du passage de M. l'ingénier Cordier, inséré dans son mémoire du 20 décembre 1820, pag. 41 et 42, avait indiqué le passage que cet ingénieur donne dans son dit mémoire, pag. 121, où il s'exprime :

« L'utilité de ce canal et la facilité de son exécution sont depuis long-temps reconnues. M. De Vauban qui » s'occupait avec la même sollicitude des ouvrages nécessaires au commerce et de ceux utiles à la défense, » fut le premier qui conçut la pensée d'ouvrir une communication entre la Deule et l'Escaut par la Marque et » par Roubaix. Ce canal serait *l'un des plus fréquentés* de la France, et placerait cette contrée dans la situa- » tion la plus favorable pour étendre indéfiniment ses relations de commerce. Mais, lorsque ce célèbre ingé- » nieur proposait l'exécution de cet ouvrage, *Tournay et le cours de l'Escaut appartenaient à la France;* » *maintenant cette entreprise n'est plus praticable dans son ensemble, en raison de la nouvelle démarcation* » *des frontières.* »

Digitized by Google

les rivières et canaux mentionnés, on doit encore être convaincu que la *possibilité physique* de l'exécution du projet n'existe plus en prenant le point de départ à l'Escaut aussi bas que Warcoing ou Espierres (1).

D'ailleurs le canal de Roubaix, loin de renvoyer les eaux de l'Escaut à la Marque ou à la Deule, est en pente vers la première de ces rivières et doit même être alimenté par la Marque.

Ce peu d'observations nous semble donc suffire pour faire comprendre que la construction du canal de Roubaix ne peut pas exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale, en date du 28 février 1834, n° 2481.

L'ingénieur des ponts et chaussées,
WOLTERS.

N° 1. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par la Scarpe et la Haute-Deule, à Lille.*

Droits de navigation sur la Scarpe, concédés à la compagnie Bayard de Vingtrie; 5 centimes par tonneau à charge, et par distance de 5 kilomètres, soit fr. 0-41 par tonneau, pour tout le parcours de la Scarpe, ci	fr. 53	30
Droits de navigation sur la Haute-Deule, concession Honorez; 4 centimes par tonneau à charge, et par distance de 5 kilomètres, soit fr. 0,376 par tonneau, pour tout le parcours de la Haute-Deule.	48	88
Halage de Mortagne au fort de Scarpe à Douay	15	00
Halage de Douay à Lille.	15	00
Total	132	18
Ou par tonneau.	1	01

Distances.

Scarpe inférieure, de Mortagne à Douay. . . . . mèt.	40,349
Haute-Deule, de Douay à Lille	47,000
Total.	87,349

N° 2. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon, de 130 tonneaux, allant de Mortagne, par Bossuyt et Courtray, à Lille.*

Droits à Antoing; bateau de 4e classe, payant pour 137 ½ tonneaux à raison de 2 centimes par tonneau.	fr. 2	75
Droits à Tournay; idem.	2	75
Droits sur le canal de jonction de l'Escaut à la Lys, supposés fr. 0,25 par tonneau.	32	50
Droits à Menin, fr. 0,0634 par tonneau	6	34
Droits à Comines, idem.	6	34
Droits sur la Basse-Deule, concession Honorez; 4 centimes par tonneau à charge, et par distance de 5 kilomètres, ou fr. 0,128 par tonneau pour tout le parcours.	16	64
A reporter	67	32

---

(1) Nous reprenons et nous disons :

Si M. l'ingénieur Wolters, au lieu de faire usage du passage du mémoire de M. Cordier, pag. 41 et 42, avait fait usage des observations de M. Cordier, pag. 121, il n'aurait pas pu conclure en définitive, comme il le fait, que la construction du canal de Roubaix ne peut pas influencer défavorablement sur nos eaux intérieures, mais il se serait trouvé contraint de déclarer que la jonction de l'Escaut au canal de Roubaix est projetée pour y attirer la navigation de Mons vers Lille et Dunkerque, au préjudice de la navigation intérieure de la Belgique.

Fait en séance, à Ypres, le 21 janvier 1836.

Le secrétaire,
DE HARENE.

Les président et membres,
J.-B. VAN DER PERREBOOM.

Digitized by Google

	Report . . . . . fr.	67 32
Deux compagnons de Mortagne à Bossuyt, avec nourriture		27 00
Descendage à Antoing.		2 50
Traverse de Tournay.		2 50
» Courtray.		2 00
» Menin		2 00
» Wervicq.		1 00
» Comines.		2 00
Halage de Bossuyt à Courtray		7 00
» Courtray à Menin		9 00
» Menin à Comines		12 00
» Comines à Deulemont		12 00
» Deulemont à Lille		15 00
	Total . . . . . fr.	161 32
	Ou par tonneau.	1 24

Distances.

Escaut.	Mortagne à Tournay. . . . . mèt.	18,000
»	Tournay à Bossuyt	25,800
Canal.	Bossuyt à Courtray	16,700
Lys.	Courtray à Menin.	13,300
»	Menin à Deulemont.	21,000
Deule.	Deulemont à Lille.	16,089
	Tolal	110,889

N° 3. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon, jaugeant* 130 *tonneaux, et allant de Mortagne, par la Scarpe et le canal d'Aire, à Dunkerque.*

Droits sur la Scarpe, concession Bayard de la Vingtrie; 5 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres, soit fr. 0,41 par tonneau pour tout le parcours de la Scarpe inférieure . . . . . fr.		53 30
Droits sur la Haute-Deule, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Berclau, origine du canal d'Aire à la Bassée, concession Honorez; 4 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres; soit fr. 0,20 par tonneau		26 00
Droits sur le canal d'Aire, concession Loque et Desjardins, fr. 1,4075 par tonneau à charge pour tout le parcours du canal.		182 97
Droits sur le canal de Neuffossé, d'Aire à Saint-Omer, non concédés, fr. 0,12 par tonneau à charge 15 60		
Décime . . . 1 56		17 16
Droits sur la rivière l'Aa, depuis Saint-Omer jusqu'au Guindal, origine du canal de Bourbourg, non concédés, 9 centimes par tonnneau à charge 11 70		
Décime . . . 1 17		12 87
Droits sur le canal de Bourbourg, depuis le Guindal jusqu'à Dunkerque, non concédés, 6 centimes par tonneau à charge 7 80		
Décime . . . » 78		8 58
Halage de Mortagne au fort de Scarpe à Douay		15 00
» Douay à Berclau.		10 00
» Berclau à Aire		26 00
» Aire à Saint-Omer		9 00
» Saint-Omer à Dunkerque.		35 00
Total . . . . . fr.		395 88
Ou par tonneau.		3 03

Digitized by Google

Distances.

Scarpe inférieure.	Mortagne au fort de Scarpe à Douay, mèt.	40,349
Haute-Deule.	De Douay à Berclau	24,220
Canal.	Berclau à Aire	41,250
Canal de Neuffossé.	Aire à Saint-Omer	19,000
Aa.	Saint-Omer au Guindal.	22,000
Canal de Bourbourg.	Guindal à Dunkerque	21,462
	Total	168,281

N° 4. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau de charbon, jaugeant* 130 *tonneaux, et allant de Mortagne, par Gand et Bruges, à Dunkerque.*

Droits à Antoing, bateau de 4e classe, payant pour 137 $\frac{1}{2}$ tonneaux, à raison de 2 centimes par tonneau. . . . . fr.	2	75
Droits à Tournay, idem.	2	75
Droits à Audenarde, 3 $\frac{1}{4}$ centimes par tonneau	4	22
Droits à Gand, 1 $\frac{1}{4}$ centimes, idem.	1	62
Passe-debout de l'octroi à Gand	1	50
Droits à Bruges	5	30
» Plasschendaele	3	60
» Nieuport, écluse de la province, 3 centimes	3	90
» Nieuport, écluse de Furnes, 6,34 centimes.	8	24
» Zuydcote, concession Lardé, 10 centimes	13	00
Deux compagnons de Mortagne à Gand, avec nourriture	80	00
Descendage à Antoing	2	50
Traverse de Tournay.	2	50
» Audenarde.	3	42
» Gand	15	18
» Bruges	2	50
» Nieuport.	2	00
» Furnes.	1	00
Halage de Gand à Bruges.	12	00
» Bruges à Plasschendaele	7	00
» Plasschendaele à Nieuport	13	00
» Nieuport à Dunkerque	20	00
Total . . . . . fr.	207	98
Ou par tonneau	1	60

Distances.

Escaut.	Mortagne à Bossuyt . . . . . mèt.	43,800
»	Bossuyt à Gand	78,648
Canal.	Gand à Bruges	44,800
»	Bruges à Plasschendaele	16,960
»	Plasschendaele à Nieuport	21,255
»	Nieuport à Furnes	10,580
»	Furnes à Dunkerque	21,673
	Total	237,716

Digitized by Google

N° 5. — *État des droits de navigation et frais de halage à payer par un bateau, jaugeant 130 tonneaux, et allant de Mortagne, par le canal de Roubaix, la Basse-Deule et la Lys, à Dunkerque.*

Droits à Antoing et Tournay. (*Voir* tableau n° 4.) . . . . . fr.		5 50
Droits sur le canal de l'Espierre et de Roubaix, supposés fr. 0,25 par tonneau . . .		32 50
Droits sur la Basse-Deule, de Marquette jusqu'à la Lys à Deulemont, concession Honorez, 4 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres, ou fr. 0,096 par tonneau pour le parcours		12 48
Droits sur la Lys, de Deulemont à Merville, concession Honorez, 4 centimes par tonneau à charge et par distance de 5 kilomètres, ou fr. 0,256 par tonneau pour tout le parcours		33 28
Droits sur la Lys, de Merville à Aire, non concédés, 8 centimes par tonn.	10 40	11 44
Décime . . .	1 04	
Droits sur le canal de Neuffossé. (*Voir* tableau n° 3.)		17 16
» la rivière l'Aa. Id.		12 87
» le canal de Bourbourg. Id.		8 58
Deux compagnons de Mortagne à Espierres, avec nourriture		27 00
Descendage à Antoing.		2 50
Traverse de Tournay		2 50
Halage d'Espierres à Marquette.		10 00
» Marquette à Deulemont		10 00
» Deulemont à Merville.		32 00
» Merville à Aire		22 00
» Aire à Saint-Omer.		9 00
» Saint-Omer à Dunkerque		35 00
Total . . . . . fr.		283 81
Ou par tonneau		2 18

Distances.

Escaut.	Mortagne à Espierres . . . . mèt.	37,800
Canal.	Espierres et Roubaix	27,665
Basse-Deule.	Marquette à la Lys	12,089
Lys.	Deulemont à Merville.	32,000
»	Merville à Aire	20,000
Canal, Neuffossé, l'Aa et canal de Bourbourg. . .	Aire à Dunkerque. (*Voir* tab. n° 3.)	62,462
	Total	192,016

N° 36.

Concession des travaux de la Scarpe.

(11 avril 1835.)

ORDONNANCE DU ROI.

Louis-Philippe, etc.

Art. 1er. L'offre faite par le sieur Bayard de la Vingtrie, d'exécuter, à ses risques et périls, les travaux d'amélioration de la navigation de la Scarpe, depuis le fort de la Scarpe jusqu'au confluent de cette rivière et de l'Escaut, au-dessous de Mortagne, moyennant la

Digitized by Google

concession des droits à percevoir sur la dite rivière de Scarpe, pendant soixante-huit années, est acceptée.

ART. 2. Toutes les clauses et conditions, soit à la charge de l'État, soit à la charge du soumissionnaire, stipulées dans le cahier des charges approuvé le 26 septembre 1833, par le ministre secrétaire d'État au département de l'intérieur, recevront leur pleine et entière exécution.

Ce cahier des charges, ainsi que le tarif des droits à percevoir, et le procès-verbal de l'adjudication passée le 10 septembre 1834 à la préfecture du Nord, resteront annexés à la présente loi. . . . . .

Extraits du cahier des charges.

ART. 1er. Le concessionnaire s'engage à exécuter à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de quatre années, à partir de l'approbation de l'adjudication, tous les travaux nécessaires à la restauration de la rivière de Scarpe.

Il sera tenu de se conformer, dans l'exécution des ouvrages, aux conditions du programme approuvé par M. le ministre du commerce et des travaux publics.

Il sera également tenu de se conformer à la délibération de la commission mixte des travaux publics, en date du 18 juin 1832, et de prendre à sa charge les obligations imposées au département du commerce et des travaux publics par cette délibération, dont une expédition sera annexée au présent cahier des charges.

Le concessionnaire prolongera à ses frais le canal de dessèchement, dit de la *Traitoire*, jusqu'en aval du nouveau pont éclusé de Thun.

ART. 2. Le concessionnaire aura la faculté de demander au gouvernement la conversion de la navigation intermittente en navigation journalière; mais l'autorisation ne pourra lui en être accordée, s'il y a lieu, que du consentement de l'administration du dessèchement de la vallée de la Scarpe, et à la condition expresse que le niveau des eaux de navigation sera préalablement arrêté et fixé par des repères invariables établis aux écluses, de concert entre cette administration et les ingénieurs des ponts et chaussées.

Dans tous les cas, il ne pourrait être admis à prétendre à aucune subvention ni indemnité quelconque, à raison des nouveaux ouvrages qu'il aurait à construire dans ce nouveau système.

ART. 3 . . . . . .

ART. 4. Les indemnités. . . . . .

L'administration garantit au concessionnaire une interruption de navigation pendant cent jours, à compter du 1er juillet, pendant chacune des quatre années d'exécution : pendant ce temps, il aura le droit de maintenir les eaux basses dans la rivière, sauf à être passible des indemnités qui seraient réclamées par suite de la baisse des eaux hors du délai ordinaire du chômage annuel (du 15 août au 15 octobre).

ART. 7. Le niveau ordinaire des eaux est fixé à 1m,65, sur le seuil et à l'aval de chaque écluse; en conséquence, le concessionnaire s'oblige d'entretenir constamment en bon état la rivière et ses dépendances, compris talus et digues, de telle sorte que dans les jours de navigation fixés par les reglements, tout bateau tirant 1m,50 d'eau pourra librement naviguer sur toute la rivière et trouver une profondeur d'eau qui ne soit pas moindre de 1m,65, sur une largeur de 10 mètres au plafond de la rivière, sauf pendant le chômage ordinaire, fixé à deux mois par an.

ART. 11. Pour indemniser le concessionnaire des dépenses qu'il s'engage à faire par les articles précédents, et sous la condition expresse qu'il en remplira toutes les obligations, le gouvernement lui accorde, à dater de la loi qui ratifiera la concession, et pendant le nombre d'années qui sera déterminé par l'adjudication, la jouissance des droits de navigation déterminés par le tarif ci-annexé.

ART. 13. Dans les cas . . . . . .

Toute exécution ou toute autorisation de routes, de canaux, de travaux de navigation, de chemins de fer, soit dans la région traversée par la Scarpe, soit dans toute autre région voisine ou éloignée, ne pourra également donner ouverture à une demande en indemnité de la part du concessionnaire de la présente entreprise.

ART. 19. Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement sur la Scarpe au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession, et à dater de la promulgation de la loi qui ratifiera cette concession.

Digitized by Google

La perception entière des nouveaux droits, déterminés au tarif ci-annexé, ne sera autorisée qu'à l'époque où tous les travaux prescrits par le cahier des charges, seront terminés et reçus.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par le concessionnaire que jusqu'à concurrence du montant du taux actuel.

Tarif.

Nota. Les droits devront être perçus par distance de cinq kilomètres; néanmoins, on aura égard aux fractions de distance. Ainsi, au-dessous d'un kilomètre, on comptera un kilomètre; entre un et deux kilomètres, on comptera deux kilomètres, trois entre deux et trois, etc. La perception se fera sur la remonte comme sur la descente : toute fraction en numéraire, au-dessous d'un centime, sera comptée pour un centime.

Le droit sera payé en raison de la distance parcourue, et d'après la charge réelle du bateau, constatée par le volume d'eau déplacé, déduction faite du poids même du bateau.

Art. 1er. A dater du jour où les travaux d'amélioration de la navigation de la Scarpe seront terminés et reçus, jusqu'au terme de la jouissance qui lui aura été accordée, le concessionnaire sera autorisé à percevoir un droit de 5 centimes par tonneau de 1,000 kilog. sur chaque bateau chargé, et par distance de 5 kilomètres.

Art. 2. Les bateaux vides, ceux chargés de cendre de bois, cendre de houille, cendre de tourbe et d'engrais, ne paieront que la moitié du droit fixé par l'art. 1er, pour les bateaux chargés.

Art. 3. Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession.

Art. 4. Dans l'intervalle, entre la suspension des droits actuels et l'époque de l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par le concessionnaire que jusqu'à concurrence du montant du taux actuel.

N° 37.

Concession des travaux d'amélioration de la Haute et Basse-Deule, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Deulemont, et de la Lys depuis Merville jusqu'à l'embouchure de la Deule.

ORDONNANCE DU ROI, DU 16 SEPTEMBRE 1825.

Charles, etc.

Vu la loi du 24 mars 1825, qui autorise la suspension temporaire du droit de navigation créé par la loi du 20 mai 1802, dans les localités où le gouvernement jugera nécessaire d'entreprendre des travaux extraordinaires, et où il établira des droits de péage pour subvenir aux frais de ces travaux;

Vu le procès-verbal du 6 juillet 1825, constatant les opérations faites à la préfecture du département du Nord, pour parvenir, avec publicité et concurrence, à l'adjudication de la concession des travaux d'amélioration de la navigation de la Haute et Basse-Deule, et de la rivière canalisée de la Lys, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Merville;

Notre conseil d'État entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. L'adjudication de la concession des travaux d'amélioration de la navigation de la Haute et Basse-Deule, et de la rivière canalisée de la Lys, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Merville, faite et passée le 6 juillet 1825, par le préfet du département du Nord, au sieur Honorez, concessionnaire du canal de la Sensée, pour vingt-neuf années, est approuvée.

Toutes les charges, clauses et conditions relatées dans le procès-verbal d'adjudication du 6 juillet 1825, recevront leur pleine et entière exécution.

Art. 2. Le cahier des charges, les tarifs joints, et le procès-verbal d'adjudication demeureront annexés à la présente ordonnance.

Digitized by Google

Cahier des charges pour l'exécution des travaux d'amélioration du canal de la Haute-Deule, depuis la Scarpe jusqu'au canal d'Aire à la Bassée.

ART. 1er. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer pour le 1er janvier 1828, tous les travaux nécessaires à la complète restauration du canal de la Haute-Deule, depuis la Scarpe jusqu'au canal d'Aire à la Bassée, dont la dépense est évaluée à la somme de cinq cent mille francs.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution des travaux, aux plans et projets approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées et des mines.

ART. 2. . . . . .

ART. 6. Le canal et toutes ses dépendances seront constamment entretenus en bon état et de manière que la navigation soit toujours libre et ouverte, sauf les temps ordinaires du chômage, dont la durée ne pourra, dans aucun cas, excéder deux mois ; à cet effet, l'état du canal et de toutes ses dépendances sera reconnu et constaté annuellement par un commissaire que désignera l'administration.

ART. 14. Le tarif des droits de péage, annexé au présent cahier des charges et signé par les soumissionnaires, ne pourra être modifié que du consentement mutuel du gouvernement et de la compagnie, et, dans tous les cas, il ne pourra être fait au dit tarif aucune augmentation qu'en vertu d'une loi.

ART. 15. Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession et à dater de l'ordonnance qui ratifiera cette concession.

La perception entière des nouveaux droits déterminés au tarif ci-annexé, ne sera autorisée qu'à l'époque où tous les travaux prescrits par le cahier des charges seront terminés et reçus.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'établissement définitif et entier des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par la compagnie que jusqu'à concurrence de la moitié de leurs taux respectifs.

Tarif des droits de navigation à percevoir sur le canal de la Haute-Deule, depuis la Scarpe jusqu'au canal d'Aire à la Bassée.

NOTA. Les droits devront être perçus par distance de cinq kilomètres; néanmoins on aura égard aux fractions de distance, l'unité fractionnaire ne pourra être moindre d'un kilomètre, et l'on n'admettra point de fraction de kilomètre : ainsi, au-dessous d'un kilomètre, on comptera un kilomètre; entre un et deux kilomètres, on comptera deux kilomètres; trois, entre deux et trois, etc.

La perception se fera sur la remonte comme sur la descente.

Toute fraction numéraire au-dessous d'un centime sera comptée pour un centime.

A dater du jour où les travaux prescrits par le cahier des charges seront terminés et reçus, et jusqu'au terme de la jouissance qui lui aura été concédée, la compagnie sera autorisée à percevoir un droit de quatre centimes par tonneau sur chaque bateau chargé, par distance de cinq kilomètres, et de deux centimes par tonneau sur chaque bateau vide.

Les bateaux chargés de cendres de bois, cendres de houille, cendres de tourbes, d'engrais, de sable et de pavés, pour les routes seulement, ne paieront que le droit fixé pour les bateaux vides.

Les droits de navigation qui se perçoivent actuellement au profit du trésor, seront suspendus pendant toute la durée de la concession.

Dans l'intervalle entre la suspension des droits actuels et l'époque de l'établissement définitif des nouveaux droits, ces derniers ne seront perçus par la compagnie que jusqu'à concurrence de la moitié de leurs taux respectifs.

Cahier des charges pour l'exécution des travaux d'amélioration du canal de la Haute-Deule, depuis le canal de la Bassée, au-dessus de Don, jusqu'à la Lys, près de Deulemont, et de la rivière canalisée de la Lys, depuis Merville jusqu'à la frontière des Pays-Bas, au-dessous de l'embouchure de la Basse-Deule.

ART. 1er. La compagnie s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer, pour le 1er janvier 1828, tous les travaux nécessaires, 1° à la complète restauration du canal de la Deule, depuis le canal de la Bassée, au-dessus de Don, jusqu'à la Lys, près de Deule-

Digitized by Google

mont; 2° au perfectionnement de la Lys, depuis Merville, jusqu'à l'embouchure de la Deule, travaux dont la dépense est évaluée à la somme d'un million.

Elle sera tenue de se conformer, dans l'exécution des travaux, aux plans et projets approuvés par M. le directeur-général des ponts et chaussées.

La compagnie ne pourra se prévaloir de l'estimation exprimée ci-dessus, pour réclamer aucune espèce d'indemnité, dans le cas où la dépense effective excéderait l'évaluation annoncée (1).

N° 38.

Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 4 mars 1836, *sur le rapport de l'ingénieur Wolters, du 2 octobre* 1835.

Monsieur,

Nous avons reçu dans le temps la dépêche que vous avez bien voulu nous transmettre, datée du 19 novembre dernier, 4e div., n° 3473-6616.

Elle accompagnait un mémoire de M. Wolters, ingénieur des ponts et chaussées de la Flandre orientale, chargé de résoudre les questions suivantes :

1° Quelles facilités le canal de jonction de l'Escaut à la Lys pourrait donner pour le transport des houilles de Mons vers Lille?

2° Si le canal projeté de Roubaix doit faire perdre à la Belgique la navigation par Bruges et Ostende vers Dunkerque?

3° Si l'ouverture du dit canal doit exercer sur nos eaux intérieures l'influence qu'on lui attribue dans l'avis de la députation des États de la Flandre occidentale, en date du 28 février 1834, n° 2481?

Après avoir mûrement examiné le travail précité, nous avons cru, Monsieur le Ministre, qu'il était en dehors de notre compétence et au-delà de nos moyens de combattre les divers tableaux de frais et distances de navigation, tant ceux existant en France que ceux présumés par la jonction de l'Escaut à la Lys, et enfin ceux aussi présumés par le canal de l'Espierre, pouvant servir les uns et les autres à conduire les charbons de Mons vers Lille. Nous abandonnons donc, pour le moment, tout ce qui concerne les travaux d'art du dit ingénieur, en nous bornant à en tirer des conséquences tout-à-fait opposées à celles de M. Wolters, et nous avons pensé qu'en agissant ainsi, la discussion en serait plus lumineuse, la solution plus positive, et surtout d'une étendue plus circoncise.

Nous observerons seulement en passant que M. Wolters, dans sa description des navires allant en France, chargés de charbons belges, passe inaperçus ceux qui remontent l'Escaut, par Condé, pour arriver au canal de la Sensée, cette voie n'étant qu'accidentellement suivie, dit-il; cependant nous remarquons par les extraits authentiques du receveur du canal de la Sensée, que la moyenne des navires qui y ont passé chargés de charbons belges, en destination pour Lille et au-delà, a été, depuis neuf ans, de 94 navires par année, contenant un chargement de 9,546 tonneaux; ce qui paraît assez important à M. Honorez, concessionnaire du canal de la Sensée, pour s'opposer, la loi à la main, à la construction du canal de Roubaix (loi qui défend de creuser de nouveaux canaux endéans les dix lieues de distance de celui par lui exécuté).

En consultant les solutions que M. Wolters a données à ses arguments, ainsi qu'à ses tableaux de frais de navigation pour les charbons belges vers Lille : 1° par la voie française actuellement existante, de même que par le canal projeté de l'Escaut vers Courtray, nous remarquons qu'il fait valoir une observation que nous ne pouvons repousser et qui consiste à présupposer que, si la canalisation vers Courtray rendait le charbon de Mons à Lille à des

---

(1) *Voir* pour les articles suivants, ainsi que pour le tarif, le cahier des charges et le tarif relatifs à la Haute-Deule.

Digitized by Google

prix assez avantageux pour nuire à la navigation française, on pourrait appliquer à la nôtre un dispositif de douane qui paralyserait l'introduction de nos charbons par la Haute-Lys. Mais pourquoi M. Wolters n'applique-t-il pas également cet argument à la navigation de Tournay, Gand, Bruges et Ostende vers Dunkerque? Pourquoi ne pas porter en ligne de compte, que dès l'instant où la navigation sera établie entre Espierres et Lille, le gouvernement français pourra créer une navigation à grande section entre Dunkerque et Roubaix, et attirer ainsi vers Dunkerque une foule de marchandises qui arrivent aujourd'hui à Anvers et Ostende et passent en transit vers la France, telles que graines de lin, qui, par la voie de l'Escaut et de la Lys, vont au midi du département du Nord, les laines qui arrivent de l'Angleterre en masses par Ostende, et qui se transitent par terre vers Tourcoing, Roubaix, Lille et environs; n'est-il pas à craindre, nous pourrions dire presqu'évident, que, dès que le gouvernement belge aura prêté la main à la canalisation de Roubaix vers Espierres, les intérêts de Tourcoing, Lille, Dunkerque et Roubaix, s'uniront pour obtenir une navigation à grande échelle de l'Escaut à Dunkerque, et appeler ainsi directement sur ce dernier port, ce qui se débarque aujourd'hui à Ostende et Anvers, en destination pour la France, une navigation qui détruirait le transit précité et tous les avantages qui s'y rattachent; ne saute-t-il pas aux yeux que, dans cet état de choses, la France devrait appliquer un dispositif de ses douanes, pour empêcher l'introduction de nos charbons à Dunkerque, si toutefois un canal à grande section, d'Espierres à Dunkerque, ne présentait pas des avantages à cette navigation, comparativement à celle par les eaux de la Belgique?

Nous concevons qu'un ingénieur, chargé d'une mission de l'espèce de celle que M. Wolters vient de remplir, ne peut asseoir son jugement que sur les documents qu'il s'est procurés, et ne peut, par conséquent, en tirer d'autres conclusions que celles qui résultent évidemment de la situation actuelle des choses; ainsi ne calcule pas une députation provinciale, et celle de la Flandre occidentale, par son avis du 28 février 1834, n° 2481, a embrassé à la fois le présent et l'avenir; elle s'est représenté toutes les conséquences funestes qui pourraient être les suites d'une concession, ou, pour mieux dire, d'une servitude volontaire à laquelle la Belgique se soumettrait à perpétuité, surtout lorsqu'il est hors de doute que la nation en faveur de laquelle on sollicite ce sacrifice gratuit, pourra, devra même, plus tôt ou plus tard, dans ses intérêts, le faire contourner au préjudice du peuple donateur.

Lorsqu'il s'agit d'entreprises durables, ne voir, ne considérer que le présent sans consulter, sans interroger l'avenir, serait une action peu prudente, même en matière d'intérêt privé, à plus forte raison un gouvernement doit-il s'abstenir de toute concession, quand bien même il n'existerait qu'un doute plus ou moins fondé. Ici l'intention, les projets futurs de la France sont placés au grand jour, les dangers pour les intérêts belges sont flagrants, le célèbre Vauban, l'ingénieur Cordier, n'ont-ils pas exprimé le désir de voir un jour réaliser un canal à grande section, depuis l'Escaut jusqu'à Dunkerque et la mer; les travaux de M. Brame, entrepreneur du canal de Roubaix (déjà détourné du projet primitif concessionné), permettent-ils de révoquer en doute où on tendait alors et où on vise aujourd'hui? Est-ce donc dans l'intérêt de la Belgique ou de la France, que les hommes des siècles passés sont d'accord avec ceux de nos jours? Certes, c'est au bénéfice de la France et au détriment de la Belgique, qu'un tel plan a été unanimement conçu, quoiqu'à des époques si différentes, par ceux qui ne portaient point le nom belge.

Abstraction faite des objections importantes qui précèdent, n'est-il pas au pouvoir du gouvernement français de tarir la navigation par nos eaux intérieures vers Dunkerque, en lui appliquant aussi un dispositif de ses douanes? La compagnie Brame ne peut-elle pas, et même dans ses intérêts, opérer la ruine de cette même navigation, en baissant ses péages pour attirer sur le canal de l'Espierre un plus grand nombre de navires? Oui, Monsieur le Ministre, aussitôt que le canal de Roubaix aurait pris son embouchure dans l'Escaut, cette navigation intérieure belge est non-seulement placée sous la dépendance de la France, mais même à la merci d'un concessionnaire français à perpétuité.

Nous avons brièvement exposé et résolu les faveurs que la France est en droit d'attendre de la canalisation par Espierres, et les dommages que la Belgique doit redouter de ce chef; nous allons nous livrer maintenant à l'examen des faveurs que peut en recueillir la partie du Hainaut où sont situés les principaux bassins houillers, et qui soutient si vivement la cause de l'étranger, en essayant de l'étayer sur les avantages qui en résulteraient pour ses exploitations.

Digitized by Google

Nous ne serons jamais taxés de partialité par nos adversaires en leur concédant au-delà des bienfaits mêmes qu'ils espèrent de la canalisation dont s'agit, et nous présupposerons que cette nouvelle voie fera parvenir leurs charbons sur les marchés de Lille et ses environs, à des prix qui en accroîtront la consommation au-delà de leur prévision; mais nous leur demanderons si ce progrès d'introduction ne doit pas avoir lieu au détriment des houillères françaises? Croient-ils donc que leurs propriétaires seront assez indifférents, assez insensibles à leurs intérêts pour souffrir sans se plaindre? Non, Monsieur le Ministre, ils exposeraient (le cas échéant) à leur gouvernement que les droits que paient les charbons belges à leur entrée en France, ont été combinés de manière à ne point nuire essentiellement aux mines charbonnières de la France; ils prouveraient, autant par les quantités de nos charbons importées, dépassant les introductions antérieures, que par la détresse de leurs exploitations, que l'esprit et le sens même de la loi des douanes sous ce rapport, ont été faussés par le nouveau canal; ils solliciteraient une augmentation de droits balançant les bénéfices des transports par Espierres, et le Hainaut pourrait, dans ce cas, tout en réclamant une prétendue faveur pour son industrie principale, lui causer au contraire un notable préjudice.

Et que l'on ne croie pas que le gouvernement français resterait sourd et inébranlable à de telles représentations appuyées de preuves, car c'est là qu'on met en pratique les seuls vrais principes de l'économie politique, protectrice de l'industrie indigène, et non ces systèmes impraticables, prônés par quelques auteurs sur la matière, dont les nations semblent s'éloigner de plus en plus; en raison de ce que leur application vis-à-vis des peuples qui les repoussent, ne serait qu'une utopie; la France ne verrait pas avec calme rehausser la prospérité de nos houillères aux dépens des siennes.

Mais rapprochons-nous davantage de la vérité et, dans l'hypothèse où la canalisation vers l'Espierre ne produirait qu'un accroissement d'exportation de charbon tellement minime et insignifiant que les propriétaires des houillères françaises n'oseraient rompre le silence ni s'y opposer, serait-il une compensation des pertes que l'on occasionnerait aux deux provinces les plus importantes du royaume? Non; car, en tout état de choses, si la canalisation de l'Espierre était pour le Hainaut un bien réel, ce bien serait de peu de durée et se dissiperait comme un brouillard par un trait de plume des douanes françaises; et, dans l'hypothèse contraire, la compensation n'existera pas.

Nous croyons que ces explications suffiront pour vous convaincre que la canalisation de l'Espierre serait ou deviendrait une calamité pour les Flandres et peut être nuisible au Hainaut.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre haute considération.

Courtray, ce 4 mars 1836.

Le président,
FÉLIX BETHUNE.

Le secrétaire,
BIEBUYCK.

Digitized by Google

Modifications au tarif français sur les houilles.

(Nos 39 ET 40.)

N° 39.

Lois et ordonnances françaises réglant les droits d'entrée sur les houilles.

I.

Extrait de la loi du 28 *avril* 1816.

			Par 100 kil.
Charbons de terre importés. . . .	Par mer . .	Par navires étrangers.	fr. 1 50
		Par navires français	1 00
	Par terre		» 30
	Exceptions.	De la mer à Baisieux, exclusivement	» 60
		Par les départements de la Meuse, de la Moselle et des Ardennes	» 15

II.

Extrait de l'ordonnance du 10 *octobre* 1835.

Houilles importées par mer, des Sables d'Olonne jusqu'à Bayonne inclusivement, et par les ports de la Méditerranée. . . . . » 30

Pour expédier des houilles, par cabotage, des ports dans lesquels le droit ci-dessus sera applicable, sur des ports où le tarif actuel est maintenu, on devra justifier de l'origine française de la houille, ou acquitter la différence entre l'ancien et le nouveau droit.

La faculté accordée par notre ordonnance du 8 juillet 1834, d'employer, pour la navigation à la vapeur, de la houille étrangère, moyennant le droit de quinze centimes par 100 fr. de valeur, appartient à tous bâtiments de la marine royale ou marchande, qui ne remontent pas dans l'intérieur des fleuves au-delà du dernier bureau de douane.

III.

Ordonnance du 28 *décembre* 1835.

Louis-Philippe, roi des Français, à tous présents et à venir, salut,

Vu l'art. 34 de la loi du 17 décembre 1814 (1);

---

(1) Cet article est ainsi conçu :

« *Disposition générale.*

» Art. 34. Des ordonnances du roi pourront provisoirement et en cas d'urgence,

» 1° Prohiber l'entrée des marchandises de fabrication étrangère, ou augmenter, à leur importation, les droits » de douane; et néanmoins, en cas de prohibition, les denrées et marchandises qui seront justifiées avoir été » expédiées avant la promulgation des dites ordonnances, seront admises moyennant l'acquit des droits antérieurs » à la prohibition;

» 2° Diminuer les droits sur les matières premières, nécessaires aux manufactures;

» 3° Permettre ou suspendre l'exportation des produits du sol et de l'industrie nationale, et déterminer les » droits auxquels ils seront assujettis;

» 4° Limiter à certains bureaux de douanes l'importation ou l'exportation de certaines marchandises permises » à l'entrée et à la sortie du royaume, en telle sorte que la dite importation ou exportation ne puisse s'en effectuer » par aucun autre bureau.

» Toutes les dispositions ordonnées et exécutées en vertu du présent article, seront présentées en forme de » projet de loi aux deux Chambres, avant la fin de leur session, si elles sont assemblées, ou à la session la plus » prochaine, si elles ne le sont pas. »

Digitized by Google

Voulant compléter, avant qu'elles soient soumises à la discussion des Chambres, les dispositions de notre ordonnance du 10 octobre dernier ;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État du commerce et des finances ;

Le conseil supérieur du commerce entendu,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. Le droit des houilles étrangères, importées des Sables d'Olonne exclusivement à Saint-Malo inclusivement, sera de soixante centimes par cent kilogrammes.

La surtaxe de navigation, établie par la loi du 28 avril 1816, pour les importations faites par navires étrangers, s'ajoutera au droit ci-dessus ainsi qu'à celui déterminé par notre ordonnance du 10 octobre dernier.

ART. 2. Le droit de soixante centimes, fixé pour la frontière du Nord, qui s'étend de la mer à Baisieux, ne se percevra plus que de la mer à Halluin inclusivement.

ART. 3. Le bureau de Sapogne est substitué à celui de Saint-Menge, pour terminer la ligne par laquelle, à partir de Blanemisseron, les fontes brutes peuvent être admises au droit spécial fixé par la loi du 27 juillet 1822, pour la ligne d'entre Solre-le-Château et Rocroy.

ART. 4. Les bureaux de Tonne-la-Longue et de Longwy sont ajoutés à celui d'Evranges, désigné par notre ordonnance du 10 octobre dernier, pour l'importation aux droits de la loi du 21 décembre 1814, des fers traités au bois et au marteau.

ART. 5. Les pierres dites *écoseines*, désignées par notre ordonnance du 10 octobre dernier, seront admises par les ports, aux droits des matériaux à construire, comme celles qui sont importées par terre.

ART. 6. Nos ministres secrétaires d'État du commerce et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Le ministre secrétaire d'État au département du commerce,

T. DUCHATEL.

IV.

Extrait de la loi du 2 juillet 1836.

HOUILLE.

		Les 100 kil.
Par mer	De *Saint-Malo* inclusivement aux *Sables d'Olonne* exclusivement :	
	Par navires français. . . . . fr.	» 60
	Par navires étrangers.	1 10
	Des *Sables d'Olonne* inclusivement, jusqu'à la frontière d'Espagne, et par les ports de la Méditerranée :	
	Par navires français.	» 30
	Par navires étrangers.	» 80
Par terre	De la mer à Halluin exclusivement.	» 60
	D'Halluin à Baisieux exclusivement, *sous condition, pour les houilles entrant par des canaux, qu'elles auront été acquittées d'avance au bureau de Condé* (1)	» 30

V.

Ordonnance du 25 novembre 1837.

Louis-Philippe, roi des Français,

Vu la loi du 2 juillet 1836, qui a réglé le tarif des houilles à l'importation ;

Vu l'art. 34 de la loi du 17 décembre 1814 ;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et des finances,

---

(1) Cette disposition, si elle était maintenue, placerait le canal de Roubaix dans une condition défavorable par rapport aux canaux français.

Digitized by Google

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

ART. 1er. A partir de la publication de la présente ordonnance, le droit d'entrée sur les houilles étrangères sera réduit ainsi qu'il suit :

Houilles importées par mer :

Des Sables d'Olonne exclusivement à Dunkerque inclusivement,

Par navires français.	fr.	» 50	les 100 kilog.
Par navires étrangers.		1 00	id.
Houilles importées par terre :			
De la mer à Halluin exclusivement.		» 50	id.
Par tous les autres points.		» 15	id.

Les importations effectuées par la rivière de Meuse et par le département de la Moselle, continueront à ne payer que 10 centimes par hectolitre comble pesant 100 kilog.

ART. 2. Nos ministres secrétaires d'État au département des finances, et des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente ordonnance.

Par le roi : LOUIS-PHILIPPE.

Le ministre des travaux publics, de l'agriculture et du commerce,
N. MARTIN (du Nord).

VI.

Extraits de l'exposé de motifs et du projet de loi du 22 mai 1838.

EXPOSÉ DE MOTIFS.

. . . . . .

Mais une autre ordonnance a réglé un objet plus important et d'un intérêt plus général, c'est celle du 25 novembre 1837, relative au tarif de la houille. C'est de celle-là que nous devons vous entretenir.

Vous vous rappelez, Messieurs, que des ordonnances de 1835, confirmées par la loi du 2 juillet 1836, avaient déjà statué sur ce même objet, et que, pour les importations par mer, elles avaient établi divers droits selon les points d'arrivage.

Avant de partager en trois sections le littoral jusqu'alors soumis au droit uniforme de 1 fr. par hectolitre, avant d'assigner à chacune de ces deux sections un droit spécial, on s'était rendu compte des besoins de chacune des parties du territoire couvertes par ces sections, ainsi que des ressources qui devaient y satisfaire.

Si les faits sur lesquels reposait la loi du 2 juillet 1836 étaient restés les mêmes, nous n'aurions pas changé le tarif.

Mais, loin de là, il fallut reconnaître, dès l'automne de 1837, que les réserves en combustible épuisées par la longue durée de l'hiver, n'avaient pas pu être rétablies à cause d'une sécheresse continue qui avait interrompu les transports par eau.

Ce fait était accidentel, mais il venait s'ajouter encore à l'action progressive des causes générales et permanentes qui se manifestaient à tous les yeux, c'est-à-dire au rapide développement de toutes les branches du travail, tant chez nous que dans les pays qui nous avoisinent.

Nous dûmes comparer les besoins en vue desquels la précédente loi avait été rendue avec ceux qui se multipliaient si rapidement par l'emploi de la houille pour le chauffage domestique, et par les progrès des hauts-fourneaux, des forges des fabriques de betteraves, des usines qui emploient la vapeur, des gazomètres et des locomotives pour la navigation et les chemins de fer.

De cette comparaison et de celle des prix qui se soutenaient en France et à l'étranger, aussi bien que des informations directes que nous avions fait prendre sur les lieux de production, il résultait évidemment que l'importation des houilles devenait une nécessité publique, et que, du moment où les droits de douane n'empêchaient pas qu'elle n'augmentât dans la Seine-Inférieure, il fallait aviser aux moyens de donner aux plus grands foyers de consommation, à Rouen et à Paris, la faculté de recevoir par la navigation maritime, le surcroît d'approvisionnement que n'apportaient pas les canaux intérieurs.

Digitized by Google

Nous n'avons pas à nous étendre sur l'état de choses qui a provoqué l'ordonnance du 25 novembre dernier, car il avait saisi tous les esprits. Il entraînait la nécessité d'abaisser le droit sur la frontière du Nord et sur toute la partie du littoral qui restait encore assujettie à la taxe spéciale de 1 fr. par hectolitre.

Nous avons obéi à cette nécessité avec la conviction que le haut prix de la houille, en Angleterre, combiné avec la moitié de cette taxe, donnerait encore à nos mines une plus forte garantie de succès que celle qu'on avait voulu leur ménager précédemment.

Mais, en usant de la faculté que la loi nous donnait, en accomplissant le devoir qui, par là même, nous était imposé, nous avons, croyons-nous, agi avec prudence, et en ne perdant de vue aucun des intérêts qui nous sont confiés.

C'est encore par les mêmes motifs que nous soumettons à la Chambre le projet de convertir en loi l'ordonnance qui a réduit à 50 centimes les deux taxes les plus élevées qui se percevaient sur les côtes de l'Ouest et du Nord, et à 15 centimes la taxe qui affectait les importations par terre.

Par là on simplifie le tarif des houilles. Il n'y a plus que deux quotités de droits (30 et 50 c.) pour les importations par mer, qui précédemment en rencontraient trois (30 c., 60 c. et 1 fr.). Il n'y a plus également que deux quotités de droits pour les frontières (10 et 15 c.), tandis que précédemment il y en avait également trois (10, 15 et 30 c.).

Pour montrer les avantages du régime que nous vous prions de maintenir, il nous suffira, Messieurs, d'appeler votre attention sur ces deux faits.

D'abord, l'industrie a reçu un sensible encouragement; elle a pu se pourvoir de combustible par différents modes : les importations se sont accrues, et, si le prix de la houille ne s'est pas abaissé autant que cela était désirable, du moins a-t-il été démontré que ce n'était pas le tarif des douanes qui le maîtrisait, et que le gouvernement avait raison de ne pas sacrifier toutes les ressources du trésor pour satisfaire à des vues purement théoriques.

Ensuite les extracteurs français ont pu voir que le nouveau tarif n'affectait en rien leur position, puisque le prix de la houille se maintenait avantageusement. Ils ont dû reconnaître, au contraire, que l'on avait servi leurs intérêts, en aidant à la rapide propagation de l'emploi de la houille.

Et, s'il fallait une autre preuve du parfait accord des mesures que nous avons prises, avec les progrès de l'extraction en France, nous vous prierions de voir le nombre d'entreprises qui se forment tous les jours pour l'exploitation de la houille, le nombre des demandes en concession, et, ce qui est plus concluant encore, l'état des anciennes compagnies.

Nous espérons donc, Messieurs, qu'en reconnaissant la constance de nos efforts pour arriver graduellement au meilleur régime possible, en ce qui concerne les houilles, vous adopterez le projet de loi que nous venons vous soumettre, comme la transaction la plus sage et la plus avantageuse que l'on puisse obtenir aujourd'hui.

PROJET DE LOI.

HOUILLES.			Les 100 kil.
Par mer. . . .	Des Sables d'Olonne exclusivement, à Dunkerque inclusivement.	par navires français. .	fr. » 50
		par navires étrangers .	1 00
Par terre . . .	De la mer à Halluin exclusivement.		» 50
	Par tous les autres points		» 15

Les importations effectuées par la rivière de Meuse et par le département de la Moselle, continueront à ne payer que 10 centimes par hectolitre comble pesant 100 kilogrammes.

VII.

Extrait de l'ordonnance du 23 juillet 1838.

Louis-Philippe, roi des Français,

Vu les ordonnances que nous avons rendues en matière de douanes, savoir :

Le . . . . . pour . . . . . .

Le 25 novembre 1837, pour modifier le tarif des houilles à l'entrée;

Vu l'exposé de motifs du 22 mai 1838, par lequel ces diverses dispositions ont été présentées en notre nom, à la Chambre des Députés, sous forme de projet de loi;

Digitized by Google

Attendu que ce projet n'a pu être discuté avant la clôture de la session;

Vu l'art. 34 de la loi du 17 décembre 1814;

Sur le rapport de nos ministres secrétaires d'État au département des travaux publics, de l'agriculture et du commerce, et au département des finances,

Nous avons ordonné et ordonnons ce qui suit :

Art. 1er. Nos ordonnances des . . . . . et 25 novembre 1837, continueront à être exécutées selon leur forme et leur teneur, sauf les modifications ci-après :

Houilles. . . . { crue. — Droits actuels.
carbonisée (coke). — Le double des dits droits.

N° 40.

Arrêté de la députation des États du Hainaut, du 8 *décembre* 1827, *approuvé par le roi des Pays-Bas, le* 20 *du même mois, déterminant dans quels cas les bateliers transitant par Condé, doivent acquitter le péage du canal d'Antoing.*

La députation des États de la province de Hainaut,

Revu l'art. 49 du règlement publié le 1er août 1827, L. 228, pour le service des deux canaux de la Haine;

Prenant en considération que l'arrêté de S. M. du 9 novembre 1826, A. 138, cité en tête du susdit règlement du 1er août, n'est applicable qu'à un cas spécial de navigation intérieure;

Faisant droit aux observations des chambres de commerce de Mons et de Tournay, et après avoir entendu le concessionnaire du canal de jonction;

Arrête :

L'art. 49 du règlement précité du 1er août 1827, L. 228, est révoqué, et remplacé par les dispositions suivantes :

a. Sur le canal de jonction, la hauteur du droit est fixée, d'après l'acte de concession, à raison du tonnage des bateaux, à sept cents par tonneau (»-07), et, à raison de leur chargement réel, à vingt et un cents (»-21), payables au passage devant chacun des bureaux de perception.

b. Les bureaux sont au nombre de deux, et établis aux extrémités du bief de partage, le premier à la 5e écluse sous Blaton, le deuxième à la 6e écluse dite de Morlies, sous Maubray, et la perception s'y opère par les soins du concessionnaire, aux termes de l'art. 3.

c. La totalité de ce droit est due au concessionnaire, par tout batelier qui, après avoir navigué sur le canal latéral de la Haine, emprunte le territoire étranger pour rentrer en Belgique par l'Escaut, à moins qu'il ne justifie, par la production de documents suffisants, que sa destination immédiate et exclusive est d'exporter un chargement de charbon pris en Belgique, sur le territoire étranger, par l'un des canaux ou rivières qui y aboutissent, depuis la route de Tournay à Lille jusqu'à la mer.

d. La totalité du droit est due de même, par tout batelier qui, naviguant dans l'Escaut, emprunte le territoire étranger pour rentrer en Belgique par le canal latéral de la Haine, dans les trente jours (toute interruption de navigation déduite), après son passage au bureau des droits de sortie du royaume, placé à la frontière sur l'Escaut à Espain.

e. Le paiement de ces droits doit être effectué lors de la rentrée des bateliers en Belgique au bureau frontière d'Espain, ou à l'écluse d'Antoing sur l'Escaut dans le cas du § *c*, et, au bureau frontière d'Hensies ou à l'écluse de la Malmaison, sur le canal latéral, dans le cas du § *d*.

f. La surveillance de la navigation à l'étranger, et le recouvrement des droits indiqués aux §§ *c* et *d*, seront opérés conformément à l'art. 3, par les agents du concessionnaire ou avec son assentiment, par les employés de l'administration publique, chargés du service des bureaux frontières d'Hensies et d'Espain, qui recevront, à cet effet, l'autorisation nécessaire.

g. Les présentes dispositions réglementaires sont soumises à l'approbation royale, et seront ensuite dûment publiées et affichées, de même que le règlement du 1er août 1827, L. 228.

Ainsi fait, arrêté et ordonné en séance de la députation des États du Hainaut, à Mons, le 8 décembre 1827, L. 144.

Le président, Bon M. De Beckman.

Par la députation,

Le greffier, H. Le Brun.

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

Arrêté ministériel du 31 mai 1838, qui ordonne une enquête sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, et sur les projets connexes. 1
Exposé 3
Sommaire de l'exposé. . . . . . *ib.*
§ 1er. Préambule. — Position de la question dans ses termes les plus généraux. . . . . *ib.*
§ 2. Navigation charbonnière du Hainaut vers Courtray.— Canaux de Bossuyt à Courtray, et d'Eeke à Deynze-Petegem. 8
§ 3. Navigation charbonnière du Hainaut vers le centre du département du Nord. — Canaux de Roubaix et de l'Espierre 17
§ 4. Voies en concurrence pour le transport des charbons de Mons au centre du département du Nord. — La Scarpe, les canaux de l'Espierre et de Roubaix, le canal de Courtray, les chemins de fer de Tournay à Courtray et à Lille. 25
5. Faits nouveaux à prendre en considération. — Modifications apportées par la France à son tarif de douanes. 32
§ 6. Questions 36

ANNEXES.

NAVIGATION CHARBONNIÈRE DU HAINAUT VERS COURTRAY.

Canal de Bossuyt à Courtray.

N° 1. Extraits du mémoire de la chambre de commerce d'Ypres, du 7 octobre 1834, sur les projets de jonction de la Haine à la mer du Nord (canaux de Bossuyt à Courtray, et de Menin à Ypres). 39
N° 2. Demande de M. Verrue-Lafrancq, du 5 mai 1838, en concession du canal de Bossuyt à Courtray. . 54

NAVIGATION CHARBONNIÈRE DU HAINAUT VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

Canal français de Roubaix.

N° 3. Loi du 8 juin 1825, autorisant la concession primitive du canal de Roubaix, et tarif y annexé. . . 65
N° 4. Cahier de charges arrêté le 2 juillet 1825, pour la concession primitive du canal de Roubaix. . . 66
N° 5. Déclaration faite le 24 octobre 1826, par le concessionnaire du canal de Roubaix 68
N° 6. Loi du 9 juillet 1836, autorisant une nouvelle adjudication du canal de Roubaix, la concession comprenant le prolongement du canal jusqu'à la frontière belge. 69
N° 7. Ordonnance royale du 21 mars 1837, prescrivant, en exécution de la loi du 9 juillet 1836, une nouvelle adjudication du canal de Roubaix. 70
N° 8. Cahier de charges arrêté le 20 mars 1837, pour la réadjudication de la concession du canal de Roubaix 71

Canal de l'Espierre. — Demande en concession du sieur F. Corbisier et pièces de l'enquête.

N° 9. Demande formée le 20 octobre 1833, par le sieur F. Corbisier, à l'effet d'obtenir la concession du canal de l'Espierre 76
N° 10. Avis du conseil communal de Tournay, du 18 janvier 1834, en faveur du canal de l'Espierre . . 82
N° 11. Pétition souscrite à Mons et à Gand, le 10 et le 11 février 1834, par un grand nombre de bateliers, en faveur du canal de l'Espierre. 83
N° 12. Observations de la chambre de commerce de Courtray, du 20 février 1834, contre le projet du canal de l'Espierre 85
N° 13. Réclamation de la régence de Courtray, du 26 février 1834, contre le projet du canal de l'Espierre. 87
N° 14. Opposition de la chambre de commerce d'Ypres, du 27 février 1834, au projet du canal de l'Espierre. 88
N° 15. Avis de la chambre de commerce de Bruges, du 27 février 1834, en faveur du canal de l'Espierre. . 90
N° 16. Protestation de la députation des États de la Flandre occidentale, en date du 28 février 1834, contre le projet du canal de l'Espierre 91
N° 17. Procès-verbal arrêté le 24 mars 1834, par la commission d'enquête, instituée pour l'examen du projet du canal de l'Espierre 92
N° 18. Avis de la chambre de commerce de Mons, du 6 avril 1834, en faveur du projet du canal de l'Espierre. 95
N° 19. Opinion de M. De Vrière, membre de la commission d'enquête, sur le projet du canal de l'Espierre (10 avril 1834). 100
N° 20. Avis de la chambre de commerce de Tournay, du 15 avril 1834, en faveur du projet du canal de l'Espierre 101

Digitized by Google

N° 21. Lettre de M. F. Corbisier, du 24 avril 1834, en réponse aux observations dont le taux du péage indiqué dans sa demande, avait fait l'objet de la part de l'un des membres de la commission d'enquête . . . 103
N° 22. Avis de la députation des États du Hainaut, du 26 avril 1834, sur le projet du canal de l'Espierre . 104
N° 23. Avis de la chambre de commerce de Gand, du 12 septembre 1834, sur le projet du canal de l'Espierre. 106
N° 24. Avis de la chambre de commerce de Courtray, du 16 septembre 1834, contre le projet du canal de l'Espierre 107
N° 25. Avis de la chambre de commerce d'Ostende, contre le projet du canal de l'Espierre 108
N° 26. Rapport fait le 15 novembre 1834, par la commission déléguée par le comité de conservation, remplaçant la députation des États de la Flandre orientale, sur la question du canal de l'Espierre, et adoption des considérations et conclusions de ce rapport par le comité de conservation 109
N° 27. Observations de la chambre de commerce de Tournay, du 15 décembre 1834, en faveur du canal de l'Espierre 113
N° 28. Procès-verbal arrêté le 22 décembre 1834 par la commission d'enquête instituée pour l'examen du canal de l'Espierre 115

Canal de l'Espierre. — Instruction postérieure à l'enquête.

N° 29. Lettre du ministre de la guerre, du 21 février 1835, portant que les considérations de défense militaire ne s'opposent pas à l'ouverture du canal de l'Espierre 118
N° 30. Lettre de M. Corbisier, du 23 janvier 1835, indiquant le taux auquel le péage du canal de l'Espierre pourrait être abaissé, dans l'hypothèse de l'exécution du percement souterrain entre Lille et Roubaix . *ib.*
N° 31. Lettre du même, du 25 mai 1835, sur la teneur de la clause de rachat à insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre 119

Canal de l'Espierre. — Réclamations postérieures à l'enquête.

N° 32. Pétition des propriétaires de houillères et négociants de l'arrondissement de Mons, du 25 avril 1835, en faveur du canal de l'Espierre 121
N° 33. Réclamation des exploitants des charbonnages du couchant de Mons, en date du 19 mai 1838, sur le retard apporté à l'adjudication publique du canal de l'Espierre 132
N° 34. Lettre de la députation du conseil provincial du Hainaut, du 23 mai 1838, transmissive de la réclamation des exploitants du couchant de Mons, en date du 19 du même mois 137

VOIES EN CONCURRENCE POUR LE TRANSPORT DES CHARBONS DE MONS, AU CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD. — LA SCARPE, LES CANAUX DE L'ESPIERRE ET DE ROUBAIX, LE CANAL DE COURTRAY; LES CHEMINS DE FER DE TOURNAY A COURTRAY ET A LILLE.

N° 35. Rapport de l'ingénieur Wolters, du 2 octobre 1835, avec les observations de la chambre de commerce d'Ypres 138
N° 36. Concession des travaux de la Scarpe.—Ordonnance royale du 11 avril 1835; cahier des charges; tarif. 147
N° 37. Concession des travaux d'amélioration de la Haute et Basse-Deule, depuis le fort de Scarpe jusqu'à Deulemont, et de la Lys, depuis Merville jusqu'à l'embouchure de la Deule. — Ordonnance royale du 16 septembre 1825; cahiers des charges; tarif 149
N° 38. Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 4 mars 1836, sur le rapport de l'ingénieur Wolters, du 2 octobre 1835 151

FAITS NOUVEAUX A PRENDRE EN CONSIDÉRATION. — MODIFICATIONS APPORTÉES PAR LA FRANCE A SON TARIF DE DOUANES.

N° 39. Lois et ordonnances françaises réglant les droits d'entrée sur les houilles. — 1° Extrait de la loi du 28 avril 1816; 2° Extrait de l'ordonnance du 10 octobre 1835; 3° Ordonnance du 28 décembre 1835; 4° Extrait de la loi du 2 juillet 1836; 5° Ordonnance du 25 novembre 1837; 6° Extraits de l'exposé de motifs et du projet de loi du 22 mai 1838; 7° Extrait de l'ordonnance du 23 juillet 1838. 154
N° 40. Arrêté de la députation des États du Hainaut, du 8 décembre 1827, approuvé le 20 du même mois, déterminant dans quels cas les bateliers, transitant par Condé, doivent acquitter le péage du canal d'Antoing 158

Digitized by Google

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

CANAL

DE BOSSUYT A COURTRAY,

ET PROJETS CONNEXES.

ENQUÊTE.

Arrêté ministériel du 31 mai 1838.

II.

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE.

Bruxelles,
H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,
RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

1839.

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL DE BOSSUYT A COURTRAY,

ET PROJETS CONNEXES.

COMPOSITION DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

La commission d'enquête instituée pour l'examen du projet du canal de Bossuyt à Courtray et des projets connexes, s'est réunie à Courtray, le 3 septembre 1838.

Plusieurs membres primitivement désignés, n'ayant point accepté et ayant été remplacés par d'autres, la commission s'est trouvée définitivement composée de la manière suivante :

Président :

M. le comte F. DE MÉRODE, *ministre d'État, membre de la Chambre des Représentants.*

Membres :

MM. BEKE-BEKE, *vice-président de la chambre de commerce d'Ypres;*

CH. ROUSSELLE, *membre du conseil provincial du Hainaut;*

VERCRUYSSE-BRUNEEL, *membre de la chambre de commerce de Courtray;*

(Ces 3 membres désignés par la députation de la Flandre occidentale.)

MM. VERGAUWEN-GOETHALS, *à Gand;*

DE COSTER, *à Gand;*

REYNTJENS, *notaire et propriétaire, à Audenarde;*

(Ces 3 membres désignés par la députation de la Flandre orientale.)

Digitized by Google

MM. Dumon-Dumortier, *sénateur, à Tournay;*

De Puydt, *colonel du génie, membre de la Chambre des Représentants;*

Rainbeaux, *propriétaire de mines, à Hornu;*

(Ces 3 membres désignés par la députation du Hainaut.)

MM. Gendebien, Alexandre, *membre de la Chambre des Représentants, ancien membre du gouvernement provisoire;*

De Haussy, *sénateur;*

Du Bus (aîné), *membre de la Chambre des Représentants;*

Desmaisières, *membre de la Chambre des Représentants;*

De Smet, *membre de la Chambre des Représentants;*

Rooman, *conseiller à la Cour d'appel de Gand et membre du conseil provincial de la Flandre orientale;*

Béthune, *bourgmestre de Courtray;*

Van den Peereboom, Ernest, *conseiller communal de Courtray;*

Devander, *président de la chambre de commerce à Ostende.*

(Ces 9 membres, ainsi que le président, désignés par le ministre des travaux publics.)

Digitized by Google

RÉSULTATS DE L'ENQUÊTE.

Exposé.

SOMMAIRE.

Préambule.
§ 1. Travail de la commission d'enquête.
§ 2. Avis des chambres de commerce et des députations provinciales.
§ 3. Récapitulation.

PRÉAMBULE.

Un arrêté du ministre des travaux publics, du 31 mai 1838, a ordonné une enquête sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, et sur les projets connexes.

Le projet du canal de Bossuyt à Courtray, a pour objet d'établir une ligne de jonction de l'Escaut à la Lys, à la hauteur de Courtray.

Les projets connexes, également compris dans l'enquête, étaient :

Celui de la canalisation de l'Escaut et de la Lys ;

Celui du canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem ;

Celui du canal de l'Espierre.

Il y avait en outre connexité entre les quatre projets qui viennent d'être énumérés, et les chemins de fer décrétés, de Gand et de Tournay vers Lille.

L'état des questions à résoudre, telles qu'elles se présentaient au moment où l'enquête a été ordonnée, peut être connu et apprécié par l'arrêté ministériel du 31 mai 1838, ainsi que par l'exposé et le recueil de pièces qui en forment les annexes.

Ces documents ont été imprimés pour faire partie des documents parlementaires. (*Voir* session de 1837-1838, n° 5.)

L'enquête étant aujourd'hui terminée, il convient d'en faire connaître les résultats.

Il ne sera pas inutile de rappeler d'abord en quoi consistent les enquêtes sur les demandes en concession d'ouvrages d'utilité publique.

1° Le projet est déposé à l'examen du public, pendant un mois au moins ou trois mois au plus;

Digitized by Google

2° A l'expiration du temps fixé pour le dépôt, il est formé une commission d'enquête, dont le président et une moitié des membres sont nommés par le ministre; la nomination des autres membres appartenant aux députations des conseils provinciaux. Cette commission prend connaissance des observations auxquelles le dépôt du projet a donné lieu; elle entend les ingénieurs et toutes autres personnes qu'elle croit utile de consulter, et donne ses conclusions motivées sur l'utilité publique du projet, la hauteur des droits à percevoir, la durée de leur perception, ainsi que sur les questions posées par le ministre;

3° Le procès-verbal est transmis au ministre qui le communique aux députations des provinces intéressées; celles-ci donnent leur avis, après avoir entendu les chambres de commerce.

L'ensemble de ces renseignements et informations constitue l'enquête exigée par l'arrêté royal du 29 novembre 1836, réglementaire de la loi du 19 juillet 1832.

L'enquête, d'après ce qui a été dit, se divise naturellement en trois parties :

1° Les observations et mémoires provoqués par le dépôt des pièces, antérieurement à la réunion de la commission;

2° La réunion de la commission, les procès-verbaux d'enquête et les documents qui s'y rattachent directement;

3° L'instruction postérieure au travail de la commission, c'est-à-dire, les avis des chambres de commerce et des députations provinciales.

Le cadre du présent exposé se trouve naturellement déterminé par ces trois parties de l'enquête.

L'on peut néanmoins réunir les deux premières dans un même paragraphe, le travail de la commission s'étendant aux mémoires antérieurs à sa réunion.

Il a donc paru convenable d'adopter l'ordre suivant :

§ 1er. *Travail de la commission d'enquête;*

§ 2. *Avis des chambres de commerce et des députations provinciales;*

§ 3. *Récapitulation.*

§ 1er.

TRAVAIL DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE.

Par son exposé du 31 mai 1838, le ministre avait appelé la commission à se prononcer sur deux séries de questions, savoir :

PREMIÈRE SÉRIE.

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

1° Une voie de jonction de l'Escaut à la Lys, est-elle nécessaire?

2° La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle pas la jonction inutile?

3° Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux

Digitized by Google

rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray, par Mouscron?

4° Si, nonobstant la communication par chemins de fer, un canal de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence?

5° Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt?

6° En cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de canaliser l'Escaut et la Lys, conformément au projet de l'inspecteur Vifquain, du 24 décembre 1835; ou bien l'utilité publique n'existerait-elle plus que pour la canalisation d'une seule des rivières, sans faire aucun ouvrage sur l'autre, ou pour la canalisation de l'une des rivières, avec travaux partiels sur l'autre?

DEUXIÈME SÉRIE.

VOIES DE COMMUNICATION VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

1° Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire?

2° En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille?

3° Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray?

4° Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray?

5° Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?

6° Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?

7° Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement?

8° Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?

Digitized by Google

9° Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises?

10° Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835?

Dans sa première séance, du 3 septembre 1838, la commission a entendu la lecture des pièces dont l'indication suit :

1° Pétition des marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing et autres communes riveraines de l'Escaut, contre le projet du canal de l'Espierre (*Annexe* n° 1);

2° Observations de plusieurs membres du conseil provincial du Hainaut, en date du 14 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt;

3° Requête d'habitants de Pottes et Hérinnes, en faveur du canal de Bossuyt et contre celui de l'Espierre, en date du 9 juillet 1838;

4° Lettre, en date du 21 août 1838, par laquelle M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, déclare réduire le péage qui lui serait concédé, à 80 centimes par tonneau à charge et 20 centimes par tonneau à vide (*Annexe* n° 2);

5° Observations, en date du 25 juin 1838, faites en faveur du canal de Bossuyt à Courtray, par deux membres de la chambre de commerce d'Ypres;

6° Observations favorables au même projet, faites sous la date du 5 juillet 1838, par des brasseurs, fabricants d'huile et cultivateurs de la commune de Gheluwe;

7° Mêmes observations faites sous la date du 7 juillet 1838, par des cultivateurs, fabricants d'huile et brasseurs de la commune de Meulebeek;

8° Observations dans le même sens, de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 7 juillet 1838 (*Annexe* n° 3);

9° Pétition, en date du 11 juillet 1838, des bourgmestre, échevins, conseillers communaux et notables de la ville de Roulers, en faveur du canal de Bossuyt (*Annexe* n° 4);

10° Pétition dans le même sens, de l'administration locale de la ville de Thielt, en date du 12 juillet 1838 (*Annexe* n° 5);

11° Pétition, en date du 12 juillet 1838, des marchands de charbons, chaufourniers, brasseurs, fabricants d'huile, savonniers et habitants de la ville de Wervicq, en faveur du canal de Bossuyt;

12° Pétition dans le même sens, de l'administration communale de Courtray, en date du 13 juillet 1838 (*Annexe* n° 6);

13° Pétition du 14 juillet 1838, des cultivateurs, brasseurs et fabricants d'huile de Moorslede, en faveur du canal de Bossuyt;

14° Rapport fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, le 21 juil-

Digitized by Google

let 1838, par sa 2e commission, en faveur du canal de Bossuyt et contre les canaux d'Eeke et de l'Espierre (*Annexe* n° 7);

15° Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 août 1838, tendant à ce qu'il soit construit une ou deux écluses sur la Lys (*Annexe* n° 8).

La lecture des pièces étant terminée, la commission entend successivement :

M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay;

M. Duponthois, propriétaire à Tournay;

M. Frion, brasseur à Antoing;

M. Louis Dumortier, échevin délégué de l'administration communale de Tournay;

M. Gilson, président de la chambre de commerce de la même ville;

Enfin, M. Mimerel, délégué de la chambre de commerce de Lille.

M. *Allard* lit un mémoire contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt à Courtray (*Annexe* n° 9).

M. *Frion* combat le projet de la canalisation de l'Escaut, tel qu'il a été présenté par M. l'inspecteur Vifquain. Il arrive à cette conclusion qu'il est impossible d'admettre le projet de la canalisation et qu'il y a urgence d'insister pour la construction d'une écluse vers Escanaffles (*voir Annexe* n° 10).

M. *Louis Dumortier* présente des observations assez développées contre le projet de la canalisation, projet auquel l'administration dont il est le mandataire, forme opposition; il admet toutefois qu'il serait utile de faire certains travaux de perfectionnement en faveur de la navigation.

Quant aux canaux de jonction, M. Dumortier les considère comme sans utilité, en présence des chemins de fer décrétés; mais, si on pensait qu'il fallût un canal, ce serait celui de Bossuyt auquel il faudrait s'arrêter de préférence. Pour ce qui est du canal de l'Espierre, il est une superfétation, s'il ne doit servir qu'aux approvisionnements de Roubaix, et, s'il a un but plus étendu, il devient d'une rivalité dangereuse pour les canaux belges (*voir Annexe* n° 11).

M. *Gilson*, président et délégué de la chambre de commerce de Tournay, se prononce pour la canalisation de l'Escaut et pour les canaux de l'Espierre et de Bossuyt; il produit une délibération en ce sens de la chambre qu'il représente (*voir Annexe* n° 12).

M. *Mimerel*, à la demande du ministre des travaux publics, a consigné dans une note jointe au présent rapport (*voir Annexe* n° 13), les développements présentés par lui devant la commission d'enquête.

L'ordre du travail de M. Mimerel est le suivant :

1° Importance de la navigation de la Scarpe;

2° Frais de la Scarpe;

3° Examen des questions posées par le ministre.

Digitized by Google

Importance de la navigation de la Scarpe.

En 1837, la navigation de la Scarpe et de la Deule s'est élevée à 337,000 tonneaux, dont plus des deux tiers en charbon.

Le bassin manufacturier de Roubaix réclame près de 100,000 tonneaux de charbon.

Frais de la Scarpe.

Voici à cet égard les données établies par M. Mimerel :

La distance de Mons à Mortagne est de			37,000 mèt.
Les droits de péage par tonneau . . . fr.	» 61		
Halage	» 28		
		» 89	
De Mortagne à Lille, la distance est de			87,000 mèt.
Droits	» 91		
Halage	1 02		
		1 93	
De Mons à Lille, 15 jours au batelier		» 75	
Déboursés de Mons à Lille		3 57	
Distance			124,000 mèt.
Ainsi les frais et déboursés, de Mons à Lille, sont de			fr. 3 57

Quant aux questions posées par le ministre, M. Mimerel a cru pouvoir se renfermer dans celles de la seconde série, qui concernent plus spécialement le canal de l'Espierre.

1re Question. — *Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire?*

M. Mimerel la résout affirmativement, en se fondant principalement sur ce que les dernières ordonnances de douane, par les facilités qu'elles apportent à l'introduction en France des charbons anglais, ont eu pour résultat immédiat de diminuer, le long du littoral, la consommation des charbons belges.

2e Question. — *En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille?*

M. Mimerel résout cette question négativement, en posant des chiffres desquels il résulte que le chemin de fer serait plus cher que la voie fluviale de la Scarpe, de fr. 3-17 au tonneau.

3e Question. — *Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray?*

Solution négative, par des chiffres desquels il résulte que la voie de Courtray serait plus chère que celle de la Scarpe, de fr. 1-40 au tonneau.

Digitized by Google

4e Question. — *Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray?*

Les frais, par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, seraient, suivant M. Mimerel, pour le trajet de Mons à Lille, de fr. 3-60 au tonneau, tandis que, par la Scarpe, ils sont de fr. 3-57, ce qui veut dire parité entre les deux voies. De cette parité naîtra une lutte qui amènera nécessairement une diminution dans les frais de transport.

Pour Roubaix, au contraire, la voie de l'Espierre offrirait sur celle de la Scarpe, un avantage de fr. 1-86 au tonneau.

5e Question. — *Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?*

Suivant M. Mimerel, le canal de l'Espierre offre sur celui de Bossuyt : pour Lille, 8 jours et fr. 1-38 en moins au tonneau; pour Roubaix, 10 jours et fr. 3-26 en moins au tonneau.

Comme il n'est pas possible que, sur ces points, il y ait concurrence entre les deux canaux, il est évident que, si le canal de Bossuyt se construit, ce ne saurait être en vue de l'approvisionnement de la France.

6e Question. — *Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?*

Cette question est résolue implicitement par ce qui a été dit sur la précédente.

7e Question. — *Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement?*

M. Mimerel résout cette question négativement, sous le double rapport de l'intérêt militaire et du détournement éventuel des eaux sur le territoire français.

8e Question. — *Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?*

Cela ne serait possible qu'autant qu'il y eût à Lille ou à Roubaix une industrie similaire à celle de la Belgique.

Or, c'est ce qui n'existe, ni pour le tissage, ni pour la filature.

Mais, y eût-il concurrence, elle ne serait dangereuse que si le charbon revenait à meilleur marché à Lille qu'à Gand.

Les chiffres de M. Mimerel font voir qu'il y a, en faveur de Gand, une différence de fr. 2-37.

A Courtray, le prix sera le même qu'à Roubaix, mais cela est sans importance,

Digitized by Google

9e Question. — *Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises?*

Les chiffres posés par M. Mimerel conduisent à cette conséquence que la voie des Flandres aurait sur celle de la Scarpe, un avantage de fr. 2-30 et, sur celle de l'Espierre, un avantage de fr. 2-33, différences bien suffisantes pour rassurer complétement les intérêts belges.

10e Question. — *Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis* 1835?

M. Mimerel résout cette question négativement.

Dans sa seconde séance, celle du 4 septembre 1838, la commission d'enquête a entendu M. Verrue-Lafrancq, demandeur en concession du canal de Bossuyt à Courtray, dans ses observations contre le canal de l'Espierre, en réponse à l'exposé de M. Mimerel.

Les observations de M. Verrue-Lafrancq, comme celles de M. Mimerel, ont, à la demande du ministre des travaux publics, été consignées dans une note jointe au présent rapport (*voir Annexe* n° 14).

Il convient de les analyser dans l'ordre suivi pour l'exposé de M. Mimerel.

Frais de la Scarpe.

Les chiffres que M. Verrue-Lafrancq oppose à ceux de M. Mimerel, ont pour résultat de porter les frais et déboursés du parcours de Mons à Lille, par la Scarpe, à fr. 2-29[35], au lieu de fr. 3-57.

2° *En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le* 26 *mai* 1837, *et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille?*

M. Verrue-Lafrancq se trouve d'accord avec M. Mimerel pour résoudre cette question négativement; il pose néanmoins d'autres chiffres qui tendent à placer le chemin de fer dans des conditions de concurrence plus désavantageuses encore par rapport à la Scarpe.

3° *Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray?*

M. Verrue-Lafrancq résout cette question négativement, comme l'a fait M. Mimerel, mais par d'autres chiffres qui donnent à la Scarpe sur le canal de Bossuyt un avantage de fr. 1-69 4° au lieu de fr. 1-40.

Il fait observer qu'il n'a jamais entendu faire concurrence à la Scarpe.

4° *Le but de la communication avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray?*

Digitized by Google

Suivant M. Verrue-Lafrancq, les frais, pour le trajet de Mons à Lille, seraient, par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, de fr. 3-01 ^{15}, et, par la Scarpe de fr. 2-29 ^{35}; donc différence en faveur de la Scarpe, de fr. 0-71 ^{80}.

(M. Mimerel trouve, pour la première de ces voies, fr. 3-60 et pour la seconde fr. 3-57, c'est-à-dire des sommes à peu près égales.)

Pour la destination de Roubaix, M. Verrue-Lafrancq trouve au canal de l'Espierre un avantage sur la Scarpe de fr. 1-10 ^{40}, au lieu de fr. 1-86, chiffre de M. Mimerel.

M. Verrue-Lafrancq admet que les canaux de l'Espierre et de Roubaix atteignent mieux que celui de Bossuyt le but de la communication économique avec le centre du département du Nord; mais il conteste que, pour la destination de Lille, ces canaux soient dans de meilleures conditions que la Scarpe, tandis que, pour la destination de Roubaix, l'avantage serait presque toujours balancé par l'intermittence de la navigation de l'Escaut.

5° *Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?*

M. Verrue-Lafrancq admet que, dans les termes ordinaires, le canal de Bossuyt ne peut pas concourir avec la Scarpe; mais il pose en fait que le canal de Bossuyt profiterait des interruptions de navigation sur la Scarpe, de la même manière que la Lys en profite aujourd'hui, et qu'en tout temps, la concurrence serait possible sur la haute Lys belge.

Le canal de l'Espierre enlèverait à celui de Bossuyt cette chance de produits, puisqu'il permettrait d'arriver sur la haute Lys, avec une économie de dépenses, de 4 centimes pour Menin, et de quantités plus fortes pour Wervicq, Commines, Warneton et le Pont-Rouge. De plus, une réduction de péages sur les canaux de l'Espierre et de Roubaix permettrait même d'arriver jusqu'à Courtray et Harlebeek, à moindres frais que par le canal de Bossuyt, d'où M. Verrue tire la conclusion que les canaux de l'Espierre et de Roubaix font obstacle à l'établissement du canal de Bossuyt.

6° *Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?*

M. Verrue-Lafrancq s'attache à réfuter certaines assertions de M. Mimerel, sans prendre de conclusions sur la question posée.

7° *Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement?*

Sans s'arrêter aux deux points examinés par M. Mimerel, M. Verrue-Lafrancq soutient que, puisqu'il est prouvé que le canal de l'Espierre doit faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, il n'y a pas lieu d'examiner s'il présenterait, par lui-même, des motifs de refus.

Digitized by Google

8° *Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?*

M. Verrue-Lafrancq pose des chiffres desquels il tire cette conséquence que, s'il convenait à la France d'abaisser son droit d'entrée, les charbons belges arriveraient à Roubaix, par le canal de l'Espierre, à des prix inférieurs à ceux auxquels ils pourraient arriver à Gand par l'Escaut, et, à Courtray, par le canal de Bossuyt.

9° *Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises?*

M. Verrue-Lafrancq penche pour l'affirmative; il invoque à cet égard les réductions successives du péage demandé pour le canal de l'Espierre; il cite une carte de l'ingénieur français Cordier, sur laquelle est indiqué un projet de canal d'Hazebrouck à Bergues, projet que la France mettrait à exécution, aussitôt après la jonction de l'Escaut à la Deule par Roubaix.

Se résumant, M. Verrue pense que le canal de l'Espierre serait nuisible au Hainaut, en faisant obstacle à l'établissement du canal de Bossuyt; qu'il nuirait également à la Belgique entière, le seul but du canal projeté étant de lui enlever une grande partie de sa navigation intérieure, et notamment celle du Hainaut sur Dunkerque.

La commission d'enquête a terminé ses opérations, en mettant aux voix les deux séries de questions posées par le ministre (*voir* les procès-verbaux de ses séances, *Annexe* n° 17).

PREMIÈRE SÉRIE.

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

1° *Une voie de jonction de l'Escaut à la Lys, est-elle nécessaire?*

Cette question est résolue affirmativement, par 15 voix contre 4.

2° *La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle pas la jonction inutile?*

Cette question est résolue négativement, par 14 voix contre 5.

3° *Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray, par Mouscron?*

Cette question est résolue négativement par 15 voix contre 2. MM. Rooman et Vergauwen se sont abstenus, n'étant pas assez éclairés.

4° *Si, nonobstant la communication par chemins de fer, un canal de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence?*

Cette question est résolue en faveur du tracé de Bossuyt à Courtray, par 16 voix contre 3.

Digitized by Google

5° *Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt?*

La commission délibérant si elle maintiendra cette question, se prononce négativement par 10 voix contre 9.

6° *En cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de canaliser l'Escaut et la Lys, conformément au projet de l'inspecteur Vifquain, du 24 décembre* 1835; *ou bien, l'utilité publique n'existerait-elle plus que pour la canalisation d'une seule des rivières, sans faire aucun ouvrage sur l'autre, ou pour la canalisation de l'une des rivières, avec travaux partiels sur l'autre?*

La commission décide affirmativement, par 17 voix contre 2, qu'en cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, il faut persévérer dans la canalisation de l'Escaut, avec travaux partiels sur la Lys. Trois membres ont ajouté à leur vote affirmatif, la condition que les travaux soient exécutés par l'État.

DEUXIÈME SÉRIE.

VOIES DE COMMUNICATION VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

1° *Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire?*

M. De Haussy propose l'amendement suivant :

Le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher : 1° *que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque;* 2° *que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge.*

Cet amendement est adopté par 13 voix contre 6.

La question amendée étant mise aux voix, 7 voix répondent *oui* et 7 voix répondent *non*.

MM. Rooman, De Coster, Reyntjens, Vergauwen et Desmaisières se sont abstenus, parce qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française.

2° *En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le* 26 *mai* 1837, *et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille?*

Cette question est résolue négativement par 15 voix contre 4.

3° *Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin*

Digitized by Google

de fer de Tournay à Lille, par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray?

Cette question est résolue négativement par 17 voix contre 2.

4° *Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray?*

Cette question est résolue affirmativement par 18 voix contre 1.

5° *Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second?*

Cette question est résolue négativement par 12 voix contre 7.

6° *Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?*

La solution donnée à la 5e question rend la 6e question sans objet.

7° *Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement?*

7 membres répondent *oui;* 7 membres répondent *non;* 5 membres s'abstiennent.

8° *Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?*

7 membres répondent *oui;* 7 membres répondent *non;* 5 membres s'abstiennent.

9° *Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises?*

La commission décide, par 10 voix contre 9, que cette question ne sera pas mise aux voix, vu l'amendement adopté à la première question.

10° *Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis* 1835?

La commission décide qu'il n'y a pas lieu de s'occuper de cette question.

§ 2.

AVIS DES CHAMBRES DE COMMERCE ET DES DÉPUTATIONS PROVINCIALES.

L'instruction qui avait été réunie dans une enquête commune aux trois provinces, s'est trouvée divisée par les demandes d'avis adressées aux autorités provinciales.

Digitized by Google

Flandre orientale.

La chambre de commerce de Gand (*voir* son avis du 9 octobre 1838, *Annexe* n° 18) considère les deux canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre comme devant faire à la Flandre orientale un tort à peu près égal, sans pouvoir lui apporter aucun avantage.

La chambre pense, en outre, que la canalisation de l'Escaut et de la Lys ferait cesser les motifs d'après lesquels l'établissement des deux canaux est désiré dans d'autres provinces.

La députation permanente du conseil provincial (*voir* son avis du 30 octobre 1838, *Annexe* n° 19) pense que le canal de l'Espierre serait nuisible à la Belgique, en ce qu'il établirait un moyen d'écoulement plus facile vers la France, du charbon du Hainaut, élément indispensable à diverses branches d'industrie en Belgique;

Qu'on doit préférer au canal de Bossuyt à Courtray la canalisation de l'Escaut et de la Lys;

Qu'après la canalisation de ces deux rivières, il y aura lieu de soumettre le projet du canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem, à un nouvel examen.

Flandre occidentale.

La chambre de commerce et des fabriques de Courtray (*voir* son avis du 20 octobre 1838, *Annexe* n° 20) fait l'historique de ce qui s'est passé dans l'enquête et tire des votes de la commission des déductions sur lesquelles elle fonde le triomphe le plus complet de la cause qu'elle défend.

Elle rappelle l'amendement apporté par la commission à la question de savoir si une voie nouvelle vers le centre du département du Nord est devenue nécessaire, amendement tendant à ce que le gouvernement prenne des mesures pour empêcher les canaux de l'Espierre et de Roubaix de faire concurrence :

1° A ceux des Flandres, en ce qui concerne la navigation vers Dunkerque;

2° A celui de Bossuyt, en ce qui concerne le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge.

Le partage des votes sur l'article ainsi amendé, paraît à la chambre de commerce impliquer le rejet du canal de l'Espierre, avec d'autant plus de raison que les cinq membres qui se sont abstenus, l'ont fait parce qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française.

De plus, la chambre pose en fait que l'amendement voté est impraticable, et, comme il n'a pu entrer dans la pensée de ses auteurs de mettre aux mains du gouvernement un moyen impraticable, les votes affirmatifs sur la question doivent être considérés comme négatifs.

Se résumant, la chambre pense que le canal de l'Espierre a été complétement repoussé.

Digitized by Google

La chambre de commerce d'Ypres (*voir* son avis du 29 septembre 1838, *Annexe* n° 21) se prononce contre le canal de l'Espierre, sans déduire ici les motifs de son opinion.

La chambre de commerce de Bruges (*voir* son avis du 15 octobre 1838, *Annexe* n° 22) est favorable au projet du canal de Bossuyt vers Courtray; elle donnerait cependant la préférence à un canal d'Espierres vers Menin, direction qui atteindrait le même but que celle de Bossuyt sur Courtray, et aurait, en outre, l'inappréciable avantage de former une bonne ligne de défense contre la fraude.

Quant au canal de l'Espierre, la chambre en admet le principe à une forte majorité, mais avec cette restriction qu'il serait établi en petite section.

La chambre de commerce d'Ostende (*voir* son avis du 16 octobre 1838, *Annexe* n° 23), après diverses observations entièrement contraires au canal de l'Espierre, conclut en se référant à son avis du 8 novembre 1834.

La députation permanente du conseil provincial (*voir* son avis du 19 novembre 1838, *Annexe* n° 24) commence par déclarer que son opinion est toute favorable au canal de Bossuyt et, en même temps, toute défavorable au canal de l'Espierre.

Après avoir fait ressortir les avantages du canal de Bossuyt, la députation passe à l'examen de la question du canal de l'Espierre.

Ce canal lui paraît devoir être repoussé par les motifs suivants :

1° Les extracteurs de houille n'ont rien à gagner au canal de l'Espierre, puisque, pour le marché de Lille, de l'aveu de M. Mimerel, l'Espierre serait plus cher que la Scarpe ;

2° La possibilité pour la France de se servir du canal de l'Espierre, pour réaliser le projet de l'ingénieur français Cordier, *de jeter sur une ville quelconque du département du Nord, les eaux de toutes les rivières, comme aussi de faire suspendre la navigation de l'Escaut et de la Lys en Belgique;*

3° En favorisant le canal de l'Espierre, on mettrait en péril l'exécution du canal de Bossuyt ; cette concurrence doit être soigneusement écartée.

Hainaut.

La chambre de commerce de Mons (*voir* son avis du 30 septembre 1838, *Annexe* n° 35) fait remarquer que la question de l'utilité publique du canal de l'Espierre, sur laquelle la commission d'enquête s'est partagée, eût été résolue à une forte majorité, si les cinq membres de la Flandre orientale, qui se sont abstenus, n'avaient pas craint 1° que le canal n'eût des conséquences funestes pour l'industrie gantoise ; 2° que son exécution ne vînt enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins éloigné, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises.

La chambre de commerce de Mons s'attache donc à discuter ces deux points.

Elle pose en fait que, lorsque les travaux d'amélioration de l'Escaut seront

Digitized by Google

terminés, l'hectolitre de charbon coûtera à Gand, de 20 à 30 centimes de moins qu'à Roubaix.

Quant à la navigation vers Dunkerque, si elle devait être enlevée à la Belgique par une voie française, ce ne pourrait être que par la Scarpe.

La chambre de commerce de Tournay (*voir* son avis du 17 octobre 1838, *Annexe* n° 26) s'attache à un seul point, le motif qui a déterminé l'abstention des membres de la commission d'enquête appartenant à la Flandre orientale. Elle cherche à établir que les appréhensions de ces membres de la commission ne sont nullement fondées.

La députation permanente du conseil provincial du Hainaut (*voir* son avis du 12 novembre 1838, *Annexe* n° 27) appuie les projets des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre, ainsi que les améliorations projetées à la navigation de l'Escaut et de la Lys.

A l'égard du canal de l'Espierre en particulier, elle insiste sur les considérations suivantes :

1° Utilité de ce canal comme voie de débouché pour les produits pondéreux du Hainaut, surtout en présence des modifications apportées au tarif français sur les houilles, et du développement des exploitations charbonnières en France;

2° Des particuliers s'offrent pour exécuter le canal de l'Espierre, sans qu'il en coûte rien à l'État;

3° Ce canal ne nuira, ni au canal de Bossuyt, ni à la navigation des Flandres, ni à l'industrie gantoise;

4° L'intérêt des concessionnaires des canaux français peut seul s'opposer à sa construction;

5° Si des craintes pouvaient encore exister, l'amendement adopté par la commission suffirait pour les faire entièrement disparaître.

Il a paru convenable de joindre aux documents de l'enquête sept pièces qui en sont indépendantes, mais dont la production peut être utile pour compléter les renseignements.

Ce sont :

1° Une lettre de M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, du 15 septembre 1838 (*Annexe* n° 28);

2° Une pétition au roi, en date du 12 novembre 1838, dans laquelle la députation provinciale de la Flandre occidentale fait connaître les vœux du conseil, pour le canal de Bossuyt et contre le canal de l'Espierre (*Annexe* n° 29);

3° Une lettre du ministre des finances, du 7 décembre 1838, dans laquelle la question des canaux de l'Espierre et de Bossuyt est traitée sous le rapport de l'influence qu'ils peuvent exercer sur les recettes du canal d'Antoing (*voir Annexe* n° 30);

4° Une pétition des extracteurs du couchant de Mons, en date du 9 janvier 1839, demandant une solution au sujet du canal de l'Espierre (*Annexe* n° 31);

Digitized by Google

5° Une pétition dans le même sens, des chambres de commerce de Mons et de Tournay, en date du 9 janvier 1839 (*Annexe* n° 32);

6° Un tableau indicatif du tonnage de la navigation vers Dunkerque (*voir Annexe* n° 33).

Ce tableau, dressé d'après le registre de passage tenu à la nouvelle écluse de Furnes, à Nieuport, fait connaître qu'on a transporté vers Dunkerque, par les canaux des Flandres :

En 1835	63,207	tonneaux.
1836	33,403	id.
1837	48,917	id.
1838	36,876	id.

Ces chiffres, sur lesquels il importe d'être fixé, ne se trouvent dans aucun des documents de l'enquête.

7° Une lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839, qui constate que les droits de navigation ont cessé d'être perçus aux écluses de Gœulzin et de Rodignies (*Annexe* n° 34).

§ 3.

RÉCAPITULATION.

La commission d'enquête avait à se prononcer sur deux séries de questions, l'une relative à la *jonction de l'Escaut et de la Lys*, l'autre concernant les *voies de communication vers le centre du département du Nord*.

PREMIÈRE SÉRIE.

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

La commission d'enquête a émis l'avis :

1° Qu'une voie de jonction de l'Escaut et de la Lys est nécessaire;

2° Que la canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait pas la jonction inutile;

4° Qu'on ne peut considérer la jonction comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, bien qu'ils comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouscron;

4° Que, pour le canal de jonction, il faut préférer le tracé de Bossuyt à Courtray, à celui d'Eeke à Deynze;

5° Qu'en cas d'exécution du canal de jonction, soit par Bossuyt, soit par Eeke, il faut persévérer dans la canalisation de l'Escaut, avec travaux partiels sur la Lys.

Dans la Flandre orientale, la chambre de commerce de Gand et la députation provinciale se sont prononcées contre le canal de Bossuyt, mais elles ont appuyé le projet de la canalisation des deux rivières.

Dans la Flandre occidentale et dans le Hainaut, les autorités consultées se sont trouvées d'accord avec la commission d'enquête, pour appuyer l'exécution du canal de Bossuyt.

Digitized by Google

DEUXIÈME SÉRIE.

VOIES DE COMMUNICATION VERS LE CENTRE DU DÉPARTEMENT DU NORD.

La question de l'établissement d'une voie nouvelle, vers le centre du département du Nord, a conduit la commission d'enquête à adopter un amendement tendant à ce que, dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, des réserves soient faites, dans le double but de conserver aux Flandres la navigation vers Dunkerque, et de maintenir le canal de Bossuyt en possession du marché de la haute Lys belge.

Lorsque la question ainsi amendée fut mise aux voix, il y eut partage des membres votants, et cinq membres s'abstinrent, parce qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française.

La commission décida ensuite :

1° Qu'on ne peut considérer le chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, comme remplissant l'objet de faciliter l'écoulement des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord;

2° Que ce but ne peut être atteint par le canal de Bossuyt;

3° Qu'il le serait par les canaux de l'Espierre et de Roubaix;

4° Que les canaux de l'Espierre et de Bossuyt ne sont pas dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle au second.

Sur les questions de savoir :

« Si le canal de l'Espierre présenterait, par lui-même, des inconvénients assez » graves, pour que l'on dût renoncer à son établissement?

» S'il aurait pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permet- » tant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du » marché intérieur en Belgique? »

Il y a eu le même partage et les mêmes abstentions que sur la question de l'établissement d'une voie nouvelle vers le centre du département du Nord.

Dans la Flandre orientale, le canal de l'Espierre, de même que celui de Bossuyt, a été repoussé comme contraire aux intérêts de la province.

Dans la Flandre occidentale, le canal de l'Espierre n'a obtenu d'appui que de la chambre de commerce de Bruges, dont encore l'avis est restrictif quant aux dimensions du canal.

Dans le Hainaut, l'exécution du canal de l'Espierre est réclamée avec instance par les chambres de commerce de Mons et de Tournay et par la députation provinciale.

En résumé donc, la Flandre orientale est contraire à tous les canaux de jonction, mais favorable aux travaux de canalisation sur ces deux rivières; elle veut le maintien de la navigation par Gand, avec des facilités nouvelles.

Digitized by Google

La Flandre occidentale veut le canal de Bossuyt, mais en même temps l'exclusion du canal de l'Espierre.

Le Hainaut demande le canal de l'Espierre, le canal de Bossuyt et les travaux d'amélioration sur les deux rivières.

La commission d'enquête composée d'éléments pris dans les trois provinces, n'a pu mettre un terme aux divergences d'opinions qui les séparent, puisqu'elle s'est elle-même trouvée partagée sur la question la plus importante, celle du canal de l'Espierre.

Trois questions principales demandent une solution.

Ce sont :

1° Celle des améliorations à apporter au régime de l'Escaut et de la Lys;

2° Celle du canal de Bossuyt;

3° Celle du canal de l'Espierre.

C'est dans la dernière que les difficultés les plus sérieuses se trouvent réunies.

Comme voie nouvelle de débouché vers le centre du département du Nord, le canal de l'Espierre est d'une supériorité non contestée, reconnue par la commission d'enquête.

Pour Roubaix, Tourcoing et les localités environnantes, il assure, de l'aveu même des adversaires du projet, une économie notable sur les prix actuels de transport.

Pour Lille, il sera en concurrence avec la Scarpe, ce qui promet une réduction dans les prix, même pour ce marché.

Aussi c'est bien moins en niant son utilité, qu'en insistant sur les inconvénients possibles de son exécution, que l'on combat le projet.

On allègue principalement :

1° Le préjudice qui résulterait de son établissement pour le canal de Bossuyt;

2° La perte éventuelle de la navigation charbonnière vers Dunkerque, navigation dont la France se trouverait dotée au détriment de la Belgique;

3° Les conséquences qui pourraient résulter, pour l'industrie gantoise, de l'abaissement du prix du charbon à Roubaix et dans les localités environnantes.

La concession du canal ne serait donc possible, que s'il était démontré que ces inconvénients n'existent pas, ou bien qu'il peut y être porté remède.

FIN DE L'EXPOSÉ.

Digitized by Google

ANNEXES.

No 1.

Pétition des marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing et autres communes riveraines de l'Escaut, contre le projet du canal de l'Espierre.

Messieurs,

Nous soussignés, marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing, Pont-à-Chin, Esquelmes et Hérinnes, pendant l'ouverture d'une enquête solennelle sur quelques projets de canalisation, et notamment sur le projet du canal de l'Espierre, à l'occasion duquel nos intérêts les plus vitaux vont se débattre, et dont la solution doit, ou maintenir notre bien-être et notre prospérité actuelle, ou nous plonger dans une subite et terrible ruine, nous prenons la respectueuse confiance de vous exposer quels sont nos véritables intérêts, quels sont les intérêts nationaux de notre état, petit en territoire, mais grand d'avenir, si la Belgique fait fructifier tout ce dont elle est pourvue et ce que la nature de sa position commande de créer.

Le projet de canal de l'Espierre doit nous être fatal et ruineux pour notre commerce de rivage et pour nos établissements ; il serait destructif de notre roulage local et de tous les droits acquis pendant des siècles, et cela, *sans aucune nécessité*, puisque nos communications par eau sont déjà si multipliées avec la France ; *sans aucune utilité générale*, puisque dans l'actualité nous fournissons les charbons à Roubaix, Tourcoing, et environs ; *sans justice*, puisque le creusement de ce canal postposerait évidemment les intérêts belges aux intérêts français.

Or, vous le savez, Messieurs, et vous le mettez tous les jours en pratique, la justice est le principe et le fondement de l'État belge, le principe de l'utilité n'en est que le corollaire, et cette justice est aussi le fondement du bien-être et de la sécurité publique, elle est établie comme égalité pour tous les nationaux, avec la sublime mais unique mission d'apprécier tous les droits et de conserver ou rendre à chacun le sien.

Il est vrai que quelques spéculateurs avides, tant belges que français, soutiennent l'utilité de ce canal qu'ils qualifient de canal de débouché ; mais cette utilité se concentre dans un petit nombre de Belges intéressés, cette utilité serait presque toute française, et cette utilité ainsi comprise, et telle qu'elle est réellement, serait une souveraine injustice pour la masse des Belges ; cette qualification d'un canal de débouché n'est, dans l'hypothèse de notre position territoriale et de notre navigation, qu'une dérision, puisque les débouchés actuels vers la France suffisent amplement aux besoins de l'exportation : 1° par *Condé*, sur l'Escaut ; 2° par la Scarpe, à St-Amand ; 3° par la Lys, à Menin ; 4° par Furnes, Nieuport ou Ostende, à Dunkerque.

La France, a-t-on dit, a décrété le prolongement du canal de Roubaix ; en y procédant, elle a mis en quelque sorte la Belgique en demeure d'entamer à son tour les travaux à exécuter sur son territoire. Cela prouve que ce n'est qu'un intérêt privé, un intérêt largement français qui provoque et sollicite ce canal ; mais vous, Messieurs, qui présidez aux intérêts présents et futurs de la Belgique, et en particulier de notre province, vous ne sacrifierez point les intérêts généraux de notre province et des provinces voisines, pour ne favoriser qu'une minime portion ; vous éclairerez le gouvernement qui ne peut se méprendre, et qui entre l'intérêt belge ou français optera pour la Belgique.

Le gouvernement néerlandais comprenant parfaitement les intérêts de nos localités, avait rejeté le canal de Roubaix, comme antinational, et il avait ainsi bien mérité nos félicitations et celles des Flandres. Nous désirons bien vivement, Messieurs, que, pénétrés des véritables intérêts de nos rives, qui s'identifient avec les intérêts généraux de la jeune nationalité belge,

Digitized by Google

vous rejetiez aussi ce canal comme antinational : il est inutile de répéter que le canal de l'Espierre nuirait grandement à la navigation intérieure des canaux, fleuves et rivières du pays, et porterait le plus grand préjudice à nos exportations maritimes.

D'ailleurs, cette voie plus courte, que l'on voudrait ouvrir pour faciliter l'exportation de nos houilles vers l'étranger, est-elle à faire dans un temps où les extracteurs eux-mêmes attribuent la cherté de ce combustible à l'insuffisance de l'extraction, et ne doit-on pas craindre de voir se reproduire, avec plus d'intensité, les demandes de prohiber la houille à la sortie, et la libre entrée des houilles anglaises ?

Pour ces motifs, et convaincus que la question de progression commerciale n'a pas été rationnellement traitée jusqu'ici, et, conséquemment, qu'aucune solution satisfaisante n'en a pu être donnée sur le projet du canal de l'Espierre, nous prenons la respectueuse confiance de vous adresser, à ce sujet, les observations qui nous ont paru dignes de votre attention, eu égard à notre province.

Ce canal, a-t-on encore dit, est réclamé depuis long-temps par de nombreuses et puissantes industries ; mais on ne dit pas si les industries sont belges ou françaises.

Nous croyons qu'à l'exception de celles de Mons et de Tournay, elles sont françaises. Cependant, voyons si Mons et Tournay ont réellement intérêt à l'exécution d'un aussi dispendieux travail.

Pour que l'industrie de Mons eût un besoin réel de ce canal, il faudrait qu'il lui ouvrit des débouchés qu'elle n'a pas, ou qu'il écartât des obstacles à sa concurrence avec une industrie étrangère; or elle n'est en contact ni avec l'un ni avec l'autre point : elle fournit exclusivement les charbons aux cités populeuses et industrielles du département du Nord, à une grande infériorité de prix sur les charbons français et anglais, et elle ne ferait pas davantage avec le canal. Donc évidemment, la voie d'écoulement n'est pas en défaut, et l'industrie montoise n'est nullement en dessous d'une concurrence étrangère.

Les mêmes objections sont applicables à l'industrie tournaisienne, à l'exception cependant qu'elle ne peut faire le même usage de la navigation de la Scarpe pour approvisionner de ses produits le département du Nord ; mais, outre qu'elle n'a aucun établissement de son espèce à craindre dans les endroits où le canal déposerait ses produits, elle a tout un avenir dans la jonction de l'Escaut avec la Lys, car cette jonction amènera nécessairement la canalisation de la Lys jusqu'à *Waesten* au moins (frontière française), puis l'agrandissement du canal par Ypres, Dunkerque et Nieuport ; alors nos grands bateaux pourront suivre, sans transbords, une ligne directe de Mons et Tournay aux ports de Dunkerque et Nieuport ; ce travail éminemment national une fois achevé, que manquera-t-il au Hainaut et à toute la Belgique, pour communiquer par la navigation avec le département du Nord et toute la France ?

Au surplus, Messieurs, si vous voulez vous convaincre que le canal de l'Espierre en général, même pour la France, ne peut être une progression commerciale et doit nuire à l'agriculture ; veuillez remarquer que, depuis les travaux faits à la Scarpe, on frète ordinairement pour Lille, Marque, Croix et environs à 40 centimes l'hectolitre, tandis que, pour Pecq, Warcoing et environs, on frète l'hectolitre à 25 centimes, donc une différence de 15 centimes ; à ce résultat nous ajouterons que, l'année prochaine, après l'achèvement des travaux à faire à la Scarpe, par le nouvel enfoncement que ces travaux permettront de prendre aux bateaux, cette différence se réduira à 10 centimes et moins ; concluons que, pour 7 à 8 centimes par hectolitre, le canal de l'Espierre ne peut porter les charbons sur ses rives ; aussi, il n'est guère probable que la spéculation ait conservé ses amants dans toute leur ardeur.

Considérez aussi les belles propriétés que ce canal dans son parcours va diviser, combien d'hectares des meilleures terres en culture de la Belgique on va couvrir d'eau et digues, et priver ainsi de leurs fruits les hommes qui font de ce labeur leur unique profession.

Observez aussi, Messieurs, que les grands établissements de toutes les industries s'élèvent avec une remarquable rapidité sur toute la lisière de nos cantons, et que partout vous trouvez des bouts de pavés vers la frontière. Eh bien! que le gouvernement les fasse compléter, il trouvera partout les communes disposées à seconder ses louables vues ; il ouvrira à la fois une source de prospérité au commerce et à l'agriculture belges, et il facilitera le plus efficacement nos relations avec nos voisins et amis les Français : il méritera aussi les félicitations

Digitized by Google

d'un nombre considérable de nos petits métayers qui, ayant besoin d'un cheval ou deux pour leur culture, sont obligés de tenir ces animaux comme superflus, la plus grande partie de l'année; car ces routes pavées, créant pour ainsi dire un surcroît de roulage local, occuperaient les chevaux de nos fermiers, entretemps que leur culture les réclame.

Mais si le canal de l'Espierre n'est d'aucune utilité en général, en particulier, il est très nuisible à nos rivages; il ruine le commerce de trente marchands, il rompt les bras à deux cent quarante familles ouvrières qui subsistent en travaillant dans nos rivages; cent cinquante voituriers ne peuvent continuer leur profession. Le commerce de Tournay même a le plus grand intérêt à ce que le projet du canal de l'Espierre soit écarté; car tout le département du Nord, dans ses magasins plus qu'ailleurs, va chercher les élements qui manquent à son industrie.

Aussi, Messieurs, nous n'élevons aucun doute, qu'après avoir approfondi la question et apprécié les éventualités que nous avons signalées plus haut, vous consentissiez à voir favoriser quelques fabricants français, ou entretenir l'avidité de quelques spéculateurs, au préjudice si notable d'une partie de notre province.

Pecq, ce 8 juillet 1838.

(*Suivent les signatures.*)

N° 2.

Lettre, en date du 21 *août* 1838, *par laquelle M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, déclare réduire le péage qui lui serait concédé, à* 80 *centimes par tonneau à charge, et* 20 *centimes par tonneau à vide.*

Monsieur le Ministre,

Aujourd'hui que le prolongement du canal de Roubaix, jusqu'à la frontière belge, est autorisé par une loi française; qu'ainsi le canal de l'Espierre doit devenir la route la plus directe vers le centre du département du Nord; que le développement de l'industrie, dans cette localité, s'accroît chaque jour davantage et que, par suite, la consommation de la houille y prend une extension égale à ce mouvement progressif, le tonnage présumé de cette navigation nouvelle semble devoir s'élever beaucoup plus haut que je ne l'avais calculé en 1832. Dès lors, Monsieur le Ministre, il y a possibilité de réduire encore le péage que j'avais demandé d'abord, et qui, de fr. 1-75 par tonneau, a été ramené à fr. 1-50, suivant la lettre que j'ai écrite le 23 janvier 1835 à M. le ministre de l'intérieur. Je crois que, dans la situation actuelle, je puis, sans inconvénient, en fixer le taux à 80 centimes, par tonneau à charge, et à 20 centimes, par tonneau à vide; en conséquence, je viens, Monsieur le Ministre, vous demander que l'adjudication ait lieu au rabais de ce dernier péage, moyennant lequel je soumissionne l'exécution du canal de l'Espierre, conformément à la demande que j'ai eu l'honneur d'adresser au roi le 20 octobre 1833.

Veuillez, Monsieur le Ministre, agréer l'expression de mon respect.

Frameries, le 21 août 1838.

Frédéric Corbisier.

Digitized by Google

No 3.

Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 7 juillet 1838, *en faveur du canal de Bossuyt.*

Messieurs,

En apprenant qu'une enquête allait s'ouvrir sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, et les projets connexes, la chambre de commerce et des fabriques à Courtray a cru qu'elle ne pouvait, sans manquer à son mandat, garder le silence.

Dans l'examen qu'elle a fait de ces divers projets, elle s'est efforcée de les placer sous le point de vue d'intérêt général.

1°. *Projet du canal de Bossuyt à Courtray.*

Dès 1819, les chambres de commerce de Mons et de Tournay avaient proclamé que ce canal était d'utilité générale : elles s'étaient réunies aux chambres de commerce d'Ostende, d'Ypres et de Courtray, pour en obtenir l'exécution. Cette unanimité de voix s'explique par les résultats qu'on doit attendre de ce projet. Il suffit de jeter les yeux sur la carte, pour voir que ce canal forme l'avant-dernière lacune de cette ligne non interrompue de navigation, qui, traversant tout le pays de l'est à l'ouest, lierait la Meuse à la mer du Nord ; qu'il abrége, en joignant l'Escaut à la Lys, d'une distance importante, la ligne à parcourir pour le charbon de Mons, vers Courtray, Menin, Wervicq, et une grande partie de l'intérieur de la Flandre occidentale ; qu'il ouvre une communication facile aux verreries de Charleroy, aux charbons de Mons, à la chaux et aux pierres de Tournay, aux fers de Namur et du Luxembourg vers la Flandre occidentale, qui enverra, en retour, ses grains à semer, ses huiles, ses tabacs, ses houblons, etc., et qu'ainsi il doublera les relations commerciales entre ces provinces et contribuera au défrichement des bruyères qui se rencontrent encore dans une partie de la Flandre occidentale.

2° *Projet du canal d'Eeke à Deynze-Peteyem.*

Ce projet, qui opérerait la jonction des deux rivières presque à leur confluent, lèse la ville de Gand, sans favoriser aucune localité importante ; il n'abrège la navigation que de quelques lieues.

3°. *Projet du canal de l'Espierre à la frontière de France, vers Roubaix.*

Le gouvernement précédent et le gouvernement actuel ont résisté aux demandes, qui leur étaient faites avec instance, pour l'exécution de ce canal. Les ministres qui se sont succédé depuis 1825, ont opposé à l'accomplissement de ce projet une force d'inertie que n'ont pu vaincre, ni des démarches sans cesse renouvelées, ni des efforts de toute nature. L'on ne saurait s'empêcher d'être frappé de cette unanimité de vues chez tant d'hommes d'État arrivant aux affaires avec des projets différents ; surtout si l'on veut se rappeler que, jusqu'à ce jour, le canal de Bossuyt en était resté à l'état de projet.

C'est qu'en effet tous y ont vu une œuvre antinationale qui ne porterait d'autres fruits, que de doter les canaux français de la navigation de Mons vers Dunkerque, qui aujourd'hui se fait par l'intérieur de la Belgique, en passant par Gand et Bruges ; et de livrer la houille, cet agent indispensable de toute production, à meilleur marché, à Roubaix et Lille qu'à Gand, à l'industrie française qu'à l'industrie nationale. Ne serait-ce pas là ruiner à la fois la navigation et l'industrie ? Insister pour l'exécution du canal de Roubaix, ne serait-ce pas légitimer la demande de la prohibition, à la sortie, de la houille indigène ; cri qui s'est fait entendre dans tant d'arrondissements, et que l'on n'est parvenu à étouffer dans le nôtre, qu'à grand'peine et par des considérations d'ordre et de paix intérieure.

Digitized by Google

Par ces motifs et tout en se réservant de développer ces motifs de choix ou d'exclusion, en temps et lieu, et de la manière qu'elle jugera utile et convenable,

La chambre de commerce et des fabriques à Courtray émet l'opinion que :

Le canal de Bossuyt est d'un intérêt général incontestable ;

Le canal d'Eeke, tout au moins inutile ;

Le canal de l'Espierre, destructif de la navigation et de l'industrie et partant antinational.

Elle appuie l'exécution du canal de Bossuyt, s'oppose à l'exécution du canal d'Eeke et proteste de toutes ses forces, contre l'exécution du canal de l'Espierre.

Courtray, le 7 juillet 1838.

Le secrétaire,
Bierbuyck.

Le président,
G. Rosseeuw.

N° 4.

Pétition, en date du 11 *juillet* 1838, *des bourgmestre, échevins, conseillers communaux et notables de la ville de Roulers, en faveur du canal de Bossuyt.*

Messieurs,

Les bourgmestre, échevins, conseillers et notables de la ville de Roulers, ayant appris que M. le ministre des travaux publics a décidé qu'une commission d'enquête siégera sous peu, pour décider de l'utilité et de l'opportunité de la construction des canaux, savoir :

1° De celui de Bossuyt sur Courtray ; 2° d'Espierres sur Roubaix, Lille, etc. ; et 3° d'Eeke à Deynze, prennent la confiance de soumettre à la commission, qu'ils sont d'avis que le canal de Bossuyt à Courtray est le seul des trois canaux projetés qui puisse être efficacement avantageux au populeux arrondissement de Courtray et de sa banlieue.

A différentes reprises, les habitants de cette ville et des environs ont fait entendre leurs doléances au gouvernement et aux Chambres, sur l'excessive cherté des houilles, que l'on doit en grande partie attribuer à l'éloignement des distances.

Dans l'état actuel, les bateaux de combustibles, d'engrais, de chaux, de grès, etc., etc., destinés à une grande partie de notre Flandre, doivent *faire un circuit onéreux en descendant l'Escaut jusqu'à Gand*, pour remonter ensuite la Lys, depuis son embouchure et sur une grande partie de son cours.

Un canal de Bossuyt à Courtray obvierait aux inconvénients qui viennent d'être indiqués et mettrait un terme aux justes réclamations d'une contrée où l'industrie agricole et manufacturière a reçu de si grands perfectionnements ; mais qui se trouve arrêtée dans ses développements par suite de l'excessive cherté des moyens de transport pour les produits ci-dessus cités, et spécialement pour le combustible.

Nous saisissons cette occasion, Messieurs, pour vous prier de bien vouloir prendre en sérieuse considération tous les motifs que nous alléguons, pour accorder la préférence à la construction du canal de Courtray à Bossuyt.

(*Suivent les signatures.*)

Digitized by Google

No 5.

Pétition de l'administration locale de la ville de Thielt, en date du 12 *juillet* 1838, *en faveur du canal de Bossuyt.*

Messieurs,

Un conseil d'enquête doit, sous peu de temps, se réunir pour examiner les trois projets suivants :

1° Le projet de construction *d'un canal de Bossuyt sur Courtray ;*

2° *D'Espierres sur Roubaix, Lille*, etc. ;

3° *D'Eeke sur Deynze-Petegem.*

Il est certain que le premier de ces projets est le seul qui soit d'une utilité réelle pour notre pays. Par cette voie, toutes les matières pondéreuses du Hainaut nous arriveraient à meilleur compte et le fret baisserait en raison du rapprochement des distances. Parmi ces matières, nous comptons avant tout la houille qui est un objet de première nécessité ; actuellement, elle doit faire, par *l'Escaut* et la *Lys*, des détours considérables et dispendieux, avant d'arriver à sa destination dans nos localités. Un coup-d'œil sur la carte suffit pour se convaincre de l'exactitude de cette assertion. Le nouveau canal en perspective, doit tendre à ouvrir à ce combustible un débouché dans les Flandres, au milieu d'une population nombreuse et concentrée. L'exécution de ce projet serait donc accueillie avec joie par elle et par les habitants de notre ville en particulier.

L'exécution du second projet, celui d'un *canal d'Espierres vers la France*, serait injuste et impolitique. Il est évidemment conçu dans le but de livrer à l'étranger la houille, au plus haut prix possible, et de nous en priver, ou tout au moins d'amener chez nous une disette entière de ce combustible, qui serait une véritable calamité pour les Flandres. Eh quoi, MM. les propriétaires des houillères du couchant de Mons ne se contentent pas de nous rançonner par les prix exorbitants de leurs houilles ; il leur faut encore un nouveau débouché vers l'étranger ! Il leur faut un débouché précaire, comme étant à la merci de la douane française, plutôt qu'un débouché sûr, à l'intérieur du pays, qui jamais ne saurait rencontrer d'obstacles au libre écoulement des produits de leur industrie ! Dans l'intérêt de nos commettants, nous exprimons ardemment le désir que le gouvernement veuille bien refuser son assentiment à ce projet malencontreux et antinational.

Le projet de canal *d'Eeke sur Deynze-Petegem*, quoique étant dans l'intérêt des Flandres, semble devoir donner lieu à de graves difficultés topographiques, et ne compte pas, à beaucoup près, autant de partisans que celui de Bossuyt sur Courtray.

Fait en séance à l'hôtel-de-ville, le 12 juillet 1838.

Par ordonnance :
Le secrétaire,
Van den Berghe.

Le bourgmestre de la ville de Thielt,
P. Erard.

Digitized by Google

N° 6.

Pétition de l'administration communale de Courtray, en date du 13 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt.

Messieurs,

Au milieu des débats soulevés par les différents projets dont l'examen est soumis à vos délibérations, l'administration communale de Courtray croirait manquer à son devoir en gardant le silence; trop heureuse, dans une question où elle est si éminemment intéressée, de pouvoir s'appuyer sur des considérations d'intérêt général, elle repousse d'avance avec force toute interprétation d'égoïsme ou d'esprit de localité et se persuade au contraire que, dans cette occurrence, tout homme impartial rendra justice au patriotisme qui lui inspire les motifs sur lesquels elle fonde une opinion consciencieuse qu'elle livre sans crainte à vos profondes méditations. Elle examinera d'abord l'utilité du canal d'Eeke, puis celle du canal de Bossuyt vers Courtray, enfin elle s'occupera de celui d'Espierres.

1° Le canal d'Eeke à Deynze-Petegem n'étant placé qu'à une très petite distance du confluent des deux rivières, on pourrait douter que ce fût sérieusement qu'on eût présenté un semblable projet. Il ne semble en effet conçu que pour léser Gand, sans favoriser aucune autre localité et sans enlever, dans l'Escaut comme dans la Lys, les embarras dont on se plaint et auxquels on ne porterait remède que par des dépenses énormes, dépenses qui n'auraient guère d'autre résultat que de faire peser sur la navigation des difficultés et des frais de péages plus onéreux et plus vexants même que ceux qu'elle supporte aujourd'hui. Le canal d'Eeke est donc à la fois inutile et funeste, et, en nous exprimant ainsi, nous ne ferons que rendre le jugement qu'en a porté la chambre de commerce de Gand, dans son avis du 1er juin 1836, lors de l'enquête qui eut lieu alors.

2° Le canal de Bossuyt à Courtray, au contraire, fait disparaître toutes les entraves à la navigation dans la Lys comme dans l'Escaut; la petite et la moyenne navigation auront la facilité de faire désormais le parcours sur la première de ces rivières, sans retard ni augmentation de frais, parce qu'on pourra appliquer à leur usage exclusif les eaux que la grande navigation consomme aujourd'hui uniquement à son profit. La remonte de l'Escaut à charge qui est presque impossible, sinon en tous temps, au moins pendant la plus grande partie de l'année, et qui, dans tous les cas, entraîne des frais énormes et des dangers non moins grands, pourra désormais être remplacée, sans difficulté aucune, par la remonte dans la Lys, et, empruntant le canal de Courtray à Bossuyt, alimenter Tournay et le Hainaut qu'elle mettra ainsi en communication directe avec la mer du Nord, Ostende et Anvers. Il serait trop long d'énumérer ici tous les avantages que doit procurer cette jonction, aux deux Flandres; il n'échappera point à la sagesse de la commission d'enquête, qu'elle doit donner une nouvelle vie aux parties de la West-Flandre, aujourd'hui presque isolées; qu'elle doit y faire arriver à moindres frais le combustible et les engrais dont elles ont besoin; qu'elle conservera à la Belgique les avantages de la navigation étrangère obligée d'emprunter ses eaux; qu'elle nous délivrera enfin de tous les maux que fait peser sur nous la désastreuse conception du canal d'Espierres à Roubaix.

3° En effet, le canal d'Espierres au canal de Roubaix, à si juste titre flétri dans le temps de la qualification d'antinational, ne paraît avoir d'autre but que de favoriser la France et de nuire à la Belgique. Il nous enlèvera la grande et importante navigation charbonnière du Hainaut vers Dunkerque, qui aujourd'hui se fait par Gand et Bruges; il amènera la nécessité pour nous de devenir tributaires de nos voisins dont nous serons dans le cas d'obtenir la permission de traverser le territoire, si le canal de Bossuyt à Courtray n'a pas lieu, pour descendre ensuite dans la Lys; il éloigne à jamais l'espoir de lier l'Allemagne par la Meuse à la mer du Nord, par une jonction presque directe. Enfin, il ne tend à rien moins qu'à porter sur le marché de France nos propres charbons à des prix inférieurs, tandis qu'il ferait

Digitized by Google

monter encore pour nous cet agent si puissant de l'industrie, déjà si cher aujourd'hui, à un taux qui mettrait nos fabriques hors d'état de soutenir la concurrence avec les fabriques françaises sur les marchés étrangers; il nous mettrait en quelque sorte dans l'impossibilité de faire usage d'une matière qui, dans l'état actuel de la science industrielle, est une vraie matière première. Et quelles funestes conséquences n'aurions-nous pas à craindre d'un projet qui aurait pour résultat infaillible de faire fermer nos immenses ateliers et de priver de travail la population ouvrière qui y trouve son existence? Enfin, les effets désastreux de cette jonction sont tels que, si son exécution avait jamais pu faire une des conditions des 24 articles, elle suffirait, à elle seule, pour que la Belgique entière se levât comme un seul homme, pour en repousser l'acceptation avec non moins d'énergie que l'abandon de nos frères du Luxembourg et du Limbourg, ou les entraves qu'on voudrait mettre à la navigation de l'Escaut.

Par tous les motifs déduits ci-dessus et bien d'autres encore trop longs à détailler, l'administration communale de Courtray, Messieurs, repousse, comme inutile et dangereux, le canal d'Eeke, s'oppose formellement et au besoin proteste contre celui de l'Espierre à Roubaix et appelle de tous ses vœux les bienfaits de la jonction de l'Escaut, à Bossuyt, à la Lys vers Courtray.

Fait en séance du collége de régence à Courtray, le 13 juillet 1838.

Par ordonnance :
Le secrétaire,
De Lachoix.

Les bourgmestre et échevins,
Beyaert.

N° 7.

Rapport fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, le 21 juillet 1838, par sa 2e commission, en faveur du canal de Bossuyt et contre les canaux d'Eeke et de l'Espierre.

Messieurs,

Une enquête est sur le point de s'ouvrir sur les projets suivants :

1° Construction d'un canal d'Eeke sur Deynze-Petegem ;

2° Jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray;

3° Canal d'Espierres vers la France, Roubaix, Lille, etc.

Comme ces projets intéressent, à un haut degré, notre belle province, votre 2e commission, qui est spécialement chargée des objets relatifs aux intérêts agricoles, commerciaux et industriels, s'est empressée de donner tous ses soins à l'examen des avantages et désavantages qui doivent en résulter.

Canal d'Eeke sur Deynze-Petegem; l'utilité de la construction de ce canal serait nulle ou tout au moins très insignifiante; elle porterait un préjudice notable à la ville de Gand et ne produirait aucune faveur à notre province.

Il n'en est pas de même, Messieurs, du canal de Bossuyt vers Courtray; ses avantages seraient réels, nombreux et marquants; en joignant deux de nos plus importantes rivières, l'Escaut et la Lys, il affranchira les marchandises qui nous arrivent d'une grande partie du Hainaut, du long détour, environ 70 lieues, qu'elles doivent faire aujourd'hui; il produira une grande diminution sur le fret et les frais de navigation, et, par suite, une diminution sensible sur nos combustibles et engrais; il favorisera notre agriculture, en ouvrant une voie navigable nouvelle et directe vers le Hainaut à nos tabacs, nos huiles, nos grains à semer, nos houblons et autres marchandises.

Le canal d'Espierres vers Roubaix et Lille nous enleverait, au contraire, notre grande et

Digitized by Google

importante navigation de charbons du Hainaut, par Gand, Bruges et Furnes, à Dunkerque, et cela pour en doter les canaux français.

Il est incontestable que ce canal ferait encore monter le prix de nos charbons et qu'il porterait ainsi un préjudice fatal à nos usines. Ce projet, enfin, n'a d'autre but que de favoriser la France au détriment de la Belgique, tandis que le canal de Bossuyt vers Courtray ouvrirait une nouvelle source de prospérité pour notre province et pour le pays entier.

Par ces considérations, votre 2e commission a l'honneur de vous proposer de voter des vœux pour la prompte exécution de la jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt vers Courtray, et pour la non-exécution du canal d'Eeke et du projet désastreux du canal d'Espierres vers la France ;

De prier notre députation d'adresser dans ce but, au nom du conseil, une adresse à notre auguste monarque.

Le président,
DUPONT.

Le secrétaire,
L. VAN DEN BUSSCHE.
Le rapporteur,
BIEBUYCK.

Extrait du procès-verbal de la séance du 21 *juillet* 1838.

Les rapports suivants sont faits au nom des commissions :

1° Par M. Biebuyck, organe de la 2e commission, demandant que le conseil provincial se prononce, par une adresse à Sa Majesté, contre le projet de la construction du canal d'Eeke et du canal d'Espierres, à la frontière de France vers Roubaix, et qu'il appuie, par un vœu formel, la construction du canal de l'Escaut à la Lys, par Bossuyt vers Courtray.

M. Battaille combat les conclusions et M. Vercruysse les justifie.

L'urgence est déclarée, et le rapport est adopté par 45 voix contre 8.

M. Roelandts s'est abstenu, n'étant pas suffisamment éclairé.

Pour extrait conforme :
Le greffier de la province,
CH. DEVAUX.

N° 8.

Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 *août* 1838, *tendant à ce qu'il soit construit une ou deux écluses sur la Lys.*

Importance du rouissage des lins dans la Lys.

L'importance des questions soumises à votre examen nous engage à vous rappeler, que le rouissage des lins dans la rivière la Lys mérite de ne pas être perdu de vue dans cette circonstance. Cette branche d'industrie, la plus importante de l'arrondissement de Courtray, procure annuellement le blanchissage et le teillage d'environ trente millions de kilogrammes de lin (poids brut), ce qui occupe continuellement 30 à 40 mille ouvriers des arrondissements

Digitized by Google

de Courtray, d'Ypres et de Tournay. Sans ce moyen de rouir, cette industrie serait entièrement transportée en France, qui en obtient déjà une trop grande partie à cause des inconvénients contre lesquels nous avons continuellement à lutter.

Effet de ce rouissage sur toute la branche linière.

Cette industrie doit à juste titre être envisagée comme la plus importante de celles qui méritent de fixer votre attention dans les questions que vous êtes appelés à traiter; non seulement eu égard au grand nombre de bras qu'elle occupe directement, mais encore particulièrement parce qu'elle agit sur d'autres branches d'industrie qui s'exploitent dans les deux Flandres, le Hainaut et le Brabant, telles que la fabrication des toiles fines, des serviettes et des dentelles, le tordage des fils à coudre (dits *fils de Lille*). De même, dans les susdites provinces, la majeure partie des fileurs à la main et à la mécanique, qui filent pour l'exportation les fils de mulquinerie ou à dentelles et autres, ont également le plus grand intérêt à ce que ce rouissage du lin dans la Lys soit amélioré, afin de pouvoir se procurer une matière première qui n'ait reçu aucune détérioration dans sa préparation.

Défaut de protection de cette industrie.

Cette méthode de rouir, usitée depuis plusieurs siècles, est loin d'avoir été protégée en Belgique, à l'effet de pouvoir prendre le développement dont elle est susceptible, et être en rapport avec l'accroissement considérable de la culture des lins et de leur consommation; au contraire, depuis 15 à 20 ans, elle se trouve de plus en plus gênée et contrariée à cause de l'augmentation des arrivages, par Gand, de bateaux fortement chargés, pour lesquels les ports de Harlebeek doivent verser l'eau *qui est indispensable* pour la trempe convenable de cette marchandise dans les eaux de la Lys, entre Menin et Harlebeek.

Supériorité du lin roui dans la Lys.

Il est de fait connu, Messieurs, que le lin roui dans la Lys est généralement préféré par les consommateurs étrangers et indigènes, et qu'on lui accorde dans le commerce une grande supériorité, même dans les premières qualités, une double valeur sur celui roui dans les autres eaux de la Flandre; et cependant ce rouissage est loin d'avoir atteint le degré de perfection dont il est susceptible, et ce à défaut des écluses sur la Lys, que nous n'avons cessé de réclamer, et dont le besoin se fait si impérieusement sentir.

Effets des différents biefs de la Lys sur le rouissage des lins.

Les lins rouis dans les environs de Wervicq, de Commines et de Warneton, sont bien supérieurs à ceux rouis dans les autres parties de la rivière : là les écluses sont plus rapprochées, les eaux y sont toujours tenues à leur plus grande hauteur; et, par ce motif, elles conservent mieux leur fraîcheur, et le lin n'est jamais détérioré par un courant trop rapide, puisque le passage d'eau a lieu dans une grande profondeur; mais on ne peut pas rouir dans ces contrées, où la rivière est mitoyenne avec la France, autant de lin qu'on le voudrait, à défaut d'une assez grande étendue de prairies sur le sol belge, dont on ne saurait se dispenser à une certaine distance du rouissage pour blanchir le lin. Une grande partie de nos lins sont transportés bruts en France, et nous voyons ainsi, à regret, enlever à la Belgique une manipulation qui semble lui appartenir par son heureuse position; tandis que, pour le rouissage entre Menin et Harlebeek, on a continuellement à lutter contre l'insuffisance et l'instabilité des eaux, qui sont tout au plus deux jours par semaine à une hauteur convenable : ce sont ceux qui précèdent les jours de port à Harlebeek. Dans les autres temps, elles sont si peu abondantes, qu'elles s'échauffent facilement; la rove des lins qui se répand dans une trop petite quantité d'eau, et par le degré de chaleur que l'eau acquiert à cause de son peu de hauteur, se corrompt, et par conséquent le lin se rouit avec trop de précipitation; ce qui altère considérablement sa force et l'empêche de prendre une belle couleur.

Les jours de port à Harlebeek, les eaux s'écoulant avec trop de rapidité, on est obligé de

Digitized by Google

faire descendre le lin à mesure que l'eau baisse, de sorte qu'il se trouve dans toute la force du courant, qui lui fait perdre sa soie et le charge d'une partie des sables qu'il entraîne : de plus, le lit de la rivière se trouvant à découvert, les lins reçoivent encore une partie des mares et des sables qui découlent de ses bords; ce qui nuit aussi considérablement à sa couleur et à sa qualité.

Avantage de l'établissement des écluses en question.

L'établissement d'une ou de deux écluses, que nous sollicitons, Messieurs, n'aura donc pas seulement pour résultat de faire cesser les inconvénients qui entravent la fabrication d'une des branches les plus importantes de notre agriculture et de notre industrie; mais elle procurera aussi aux habitants des rives de la Lys, de Harlebeek à Deynze, les avantages de la fabrication des lins, avantages dont ils sont totalement privés aujourd'hui par le défaut d'eau qui, la plupart du temps, n'offre en beaucoup d'endroits pas assez de profondeur pour couvrir le lin qu'on voudrait y faire rouir. Cependant tout semble disposé, pour faire jouir les cultivateurs et commerçants, à une distance de deux lieues de chaque côté de la rivière, des fruits du commerce et de la fabrication du lin; abondance de prairies, facilités de communications, rien ne reste à désirer que les moyens de pouvoir les utiliser; alors les fabricants de lin pourront lutter avec plus d'avantage contre l'étranger; le nombre s'en augmentera, à cause des facilités qu'ils y trouveront, et par la certitude qu'ils auront de pouvoir porter le lin à sa plus haute valeur; et les étrangers n'auront plus le même intérêt à nous enlever le lin brut, quand nous pourrons leur en offrir qui ne le cède en rien à celui préparé en France; en outre, un grand nombre de cultivateurs entre Menin et Deynze, même jusqu'à Gand, plus ou moins limitrophes de la Lys, pourront prendre des ouvriers, faire rouir, blanchir et teiller leur lin, et en tirer ainsi leurs plus grands avantages; on pourrait donc justement espérer, Messieurs, de voir se doubler, en peu d'années, le nombre de bras employés à cette manipulation.

Nous croyons, Messieurs, qu'il n'est pas inutile de vous faire observer que l'amélioration que nous sollicitons pour le commerce, aura aussi ses avantages pour le propriétaire et le cultivateur, en ce qu'elle donnera un surcroît de valeur aux prairies, employées pour blanchir et sécher le lin, par la rétribution que le fabricant paie de ce chef, d'autant plus que cet emploi ne fait aucun tort aux herbes, mais leur procure même un avantage, quand les époques sont bien choisies.

CANAUX.

En ce qui concerne les canaux à creuser, nous nous permettrons de faire quelques observations, que nous soumettons à vos réflexions, en envisageant ce projet sous le seul rapport de l'industrie linière.

Observations sur le canal d'Espierres à Roubaix.

Nous pensons que le canal d'Espierres à Roubaix fera tort au rouissage du lin dans la Lys. Ce canal devra être alimenté par l'eau de la Deule, qui est une des sources de la Lys. Pour niveler plus souvent les eaux dans cette dernière rivière, nous désirerions d'avoir des sources d'eau plus fortes que celles qui existent aujourd'hui; or, si on établit le canal d'Espierres, il en résultera une diminution considérable des eaux si nécessaires à la Lys. A l'appui de cette observation, nous pouvons citer l'exemple qu'en ont eu les roisseurs de lin des bords de la Lys en 1837. Alors on effectuait des ouvrages sur la rivière la Scarpe : pendant ces travaux, on a fait couler les eaux de cette rivière dans la Deule, qui en a alimenté la Lys, ce qui a procuré un rouissage beaucoup plus avantageux que celui des autres années.

Observations sur le canal de Bossuyt à Courtray et sur la canalisation de la Lys.

Quant à la jonction de l'Escaut à la Lys, au moyen du canal de Bossuyt à Courtray, quelle qu'en puisse être l'importance, on ne pourrait pas cependant lui attribuer l'avantage de remédier aux inconvénients que nous avons signalés plus haut; car, quoique les bateaux charbonniers du couchant de Mons ne nous arriveraient plus par Gand, au moins, ceux

Digitized by Google

profondément chargés d'Anvers, de Bruxelles, de Boom et d'autres lieux, obligeront encore l'éclusier de Harlebeek de verser la quantité d'eau qui est reconnue indispensable au bief de Menin à Harlebeek, pour opérer le rouissage des lins; et de cette manière, le bief de Harlebeek à Gand conserverait les mêmes inconvénients qu'aujourd'hui.

Nous pensons néanmoins qu'une seule écluse, construite sur la Lys, aux environs de Vive-St-Éloy ou d'Olsene, serait suffisante, à l'aide de la jonction projetée, pour obvier à tout inconvénient; mais, si à ce projet de jonction ne se joignait pas celui de l'établissement de cette écluse, nous devrions opter pour la canalisation de la Lys.

En résumé, Messieurs, nous demandons instamment, soit qu'on creuse l'un ou l'autre des canaux dont il s'agit, soit qu'on ne les creuse pas, l'établissement d'une ou de deux écluses sur la Lys, entre Harlebeek et Olsene.

Nous sommes persuadés, Messieurs, que vous aurez égard aux observations que vous a suggérées l'industrie linière, et nous espérons qu'elles ne seront pas sans influence dans les questions que vous avez à débattre. Nous sommes convaincus que votre impartialité portera une décision favorable à notre industrie, comme au bien-être général.

Wevelghem, 30 août 1838.

(*Suivent les signatures.*)

N° 9.

Mémoire lu devant la commission d'enquête, par M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay, contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt.

Messieurs,

Je viens, comme propriétaire de prairies à Obigies, comme conseil de plusieurs propriétaires de prairies dans d'autres localités le long de l'Escaut, comme Tournaisien et membre du conseil communal de Tournay, comme Belge enfin, m'opposer fortement :

1° Au projet de canalisation de l'Escaut, suivant le mode déterminé par le travail de M. l'ingénieur Vifquain;

2° Au projet du canal de l'Espierre;

3° Au projet du canal de Bossuyt.

En me référant aux motifs énoncés dans certains documents contre ces trois projets, je vais présenter quelques observations nées du changement dans l'état des choses.

C'est le 20 octobre 1833, que la concession du canal de l'Espierre a été demandée, dans l'intérêt du commerce du Hainaut, en apparence, mais, en réalité, dans l'intérêt unique des houillères du couchant de Mons.

Le but indiqué dans la demande, c'est de pouvoir fournir à la Flandre française, spécialement à Lille, Roubaix, Tourcoing et Lannoy, le combustible, la chaux et la pierre à batir; mais la chaux et la pierre à bâtir ne sont indiqués là comme objets de première nécessité à fournir, que pour intéresser Tournay et le Tournaisis à la réussite du projet. Car l'intérêt du combustible domine au point que le demandeur s'attache à démontrer que le canal projeté doit assurer aux houilles de Mons, *à l'exclusion de celles d'Anzin*, la consommation du charbon nécessaire aux usines de Roubaix et des environs.

Il n'est pas possible de croire que la France se prêtera à une combinaison qui aurait pour effet de procurer aux houillères belges un avantage considérable au préjudice des houillères françaises. Elle saura trouver le moyen de paralyser les intentions des extracteurs du couchant de Mons, soit en établissant des péages, soit en établissant des droits à l'entrée, ou autrement, à moins qu'elle n'ait déjà le projet de profiter du canal de l'Espierre, pour trans-

Digitized by Google

porter sur son territoire la navigation jusqu'à Dunkerque, ce qui serait essentiellement nuisible aux Flandres.

Quant à la chaux de Tournay, dont la consommation est assez considérable dans les quatre villes désignées en la demande en concession, elle ne dépend pas du canal de l'Espierre, qui ne procurera aucune économie de temps ni d'argent, surtout dans l'état actuel des choses. La pierre à bâtir ne s'expédie pas dans ces quatre villes, sinon en petite quantité et travaillée.

Je dis dans l'état actuel de choses, car, vous remarquerez, Messieurs, que, depuis 1833, époque de la demande, comme depuis 1834, époque où des avis favorables ont été donnés par la chambre de commerce et par le conseil communal de Tournay, le gouvernement belge a autorisé la construction d'une route pavée de Tournay à Roubaix, par Froyennes, Blandain, Templeuve et Lannoy, et la loi du 26 mai 1837 a décrété qu'un chemin de fer de Tournay à Mouscron, se réunira à celui de Gand à Lille par Roubaix.

Voilà donc que, depuis 1834, deux nouvelles communications très importantes sont ouvertes entre Tournay et le centre industriel du département du Nord.

La chaux de Tournay s'expédie à Lille par chariots, qui sont chargés au chaufour, et elle arrive ainsi à pied d'œuvre, directement et facilement par la route pavée. Peut-on espérer qu'elle parviendra aussi facilement et à moins de frais par le canal de l'Espierre? Je ne le pense pas. D'abord, il faut considérer que la chaux ne s'expédie par bateaux, que pour des localités éloignées et à des marchands, non à des consommateurs. Elle perd de sa qualité lorsqu'il faut l'éteindre long-temps avant de s'en servir, et elle sera plus coûteuse aux consommateurs, puisqu'il faut supposer que les marchands auront des bénéfices dans leur commerce. Pour expédier un bateau à destination, il y a aussi des frais de transport du chaufour à l'Escaut par chariots; il y a des frais de chargement, de navigation, de déchargement et de transport du lieu de déchargement à celui de la destination. Tous ces frais réunis excéderont évidemment le prix du transport actuel de Tournay à Lille. Aujourd'hui le transport se fait en quelques heures, et, pour transporter la chaux par eau, il faudra plus d'une journée.

Ainsi le canal de l'Espierre ne procurera point de débouché à la chaux de Tournay vers Lille.

Il n'en procurera pas ni à Roubaix, ni à Tourcoing, ni à Lannoy.

La distance de Tournay à Lannoy est de trois lieues seulement; il est évident que le transport pour cette ville et ses environs, par la route pavée, se fera plus facilement et à moins de frais.

Quant à Roubaix et à Tourcoing, la différence sera moins sensible, il est vrai, mais encore il paraît certain que la voie par . . . . sera préférée.

D'ailleurs, quant à ces deux villes, quant à Courtray et lieux circonvoisins, nous aurons encore le chemin de fer, au moyen duquel ces transports s'effectueront à moins de frais et plus promptement.

Voici à cet égard les prévisions de MM. Simons et De Ridder, consignées page 30, dans leur rapport communiqué à la Chambre des Représentants, le 8 mai 1837, et qui a pu décider cette première branche du corps législatif, à adopter le projet de loi.

« Pour rendre la route de Gand à la frontière de France, aussi productive qu'utile, et pour » ne laisser aucun doute sur la faculté de pouvoir amortir dans un court espace de temps, les » capitaux nécessaires à son établissement, il est indispensable d'y attirer, par un embranche- » ment sur Tournay, les productions minérales de la province de Hainaut, les provenances de » l'Escaut supérieur et aussi les apports de cette ville manufacturière, d'une population de près » de 30,000 ames, dont le commerce avec Lille, Roubaix et la frontière est d'une grande » importance.

» Cet embranchement réunissant ainsi l'Escaut et la Lys, près de la frontière, communica- » tion si vivement désirée depuis nombre d'années, les besoins de ces deux rivières s'approvi- » sionneront maintenant, avec une égale facilité, des houilles, des pierres, chaux, fers, etc., » dont la presque totalité de ces produits est astreinte aujourd'hui à descendre l'Escaut » jusqu'à Gand, pour remonter ensuite, à grands frais, le cours sinueux de la Lys, avantage

Digitized by Google

» immense, que l'on n'aurait point obtenu sans une grande augmentation de dépenses, si le » tracé de la route principale eût été assis dans le bassin de l'Escaut. »

Le pavé de Tournay à Roubaix, sollicité depuis vingt ans par la ville de Tournay, aux vœux de laquelle s'est jointe la chambre de commerce de Tournay, discuté en assemblée provinciale du Hainaut, adopté à l'unanimité en 1836, décrété par le gouvernement belge en 1838, coûtera à l'État trente mille francs, à la province quatre-vingt-cinq mille francs, à la ville de Tournay vingt-cinq mille francs, et aux communes de Froyennes, Blandain et Templeuve, la somme de cent mille francs au moins.

Et il deviendra presque inutile, si l'on creuse le canal de l'Espierre, dès qu'il est vrai, ainsi que l'assure le demandeur en concession, que ce canal est destiné à l'écoulement du charbon et de la chaux vers Lille, Roubaix, Tourcoing et Lannoy. Ses produits seront presque nuls, et, évidemment, ils ne suffiront pas pour couvrir les dépenses annuelles d'entretien. Ainsi, de gaîté de cœur, on aura nui à une contrée entière, à la province et à l'État, dans l'intérêt, bien incertain d'ailleurs, d'une autre contrée.

Le chemin de fer de Tournay à Courtray, qui coûtera au gouvernement une somme considérable, ne sera plus utile qu'aux voyageurs; et, aussi long-temps que Tournay n'en obtiendra pas la continuation jusqu'à Hornu, il sera presque improductif au point que les frais de conservation et d'entretien excéderont les produits.

Et, dans ces circonstances, l'État canaliserait l'Escaut à grands frais, plutôt dans l'intérêt des canaux projetés que dans l'intérêt de la navigation, dans l'intérêt exclusif des charbonnages du couchant de Mons, au préjudice des propriétaires de prairies, sur une étendue de dix-huit lieues. Non, il n'est pas possible de croire que tel sera l'avis de la majorité de la commission.

Si Tournay possède ou va posséder des moyens économiques de transport vers Roubaix et sa contrée, vers Courtray et sa contrée, il ne faut pas créer de nouveaux moyens qui détruiront ce qui vient d'être adopté par le gouvernement, si les projets doivent avoir le degré d'utilité qu'on suppose; et, si ces projets ne doivent pas obtenir ce degré d'utilité, il faut les abandonner.

Ce que j'ai dit pour la chaux s'applique au charbon.

Maintenant, le charbon de Mons à la destination de Roubaix, Tourcoing et Lannoy, s'expédie par bateau jusqu'à Tournay, Ramegnies, Pecq ou Warcoing, et, de là, on le transporte par chariots dans quelques communes du canton de Templeuve, dans quelques cantons de la France occidentale, à Roubaix, à Tourcoing, à Lannoy. Il est arrivé souvent que, de Tournay vers Lannoy et Roubaix, on les transporte par Lille, faisant ainsi un détour de quatre lieues. N'est-il pas certain, qu'après la construction de la route pavée de Tournay à Roubaix par Lannoy, ils arriveront plus tôt et à moins de frais?

Le croisement d'un canal nuit toujours à l'agriculteur; il divise les exploitations, enlève des portions considérables de terrain, rend plus longs et plus difficiles les transports. Faut-il que, dans l'intérêt des charbonnages du couchant de Mons, on cause des préjudices notables au canton le plus fertile de l'arrondissement de Tournay?

N° 10.

Observations présentées à la commission d'enquête par M. Frion, brasseur à Antoing, contre le projet de M. l'inspecteur Vifquain pour la canalisation de l'Escaut.

Messieurs,

Tout le monde sait que le canal de Mons a été fait et rendu navigable en 1814. Pour accélérer la marche des bateaux, on a, en 1817, construit à Rodignies une écluse à sas.

Nous avons réclamé vainement à ce sujet près de M. l'ingénieur de Condé; et néanmoins

Digitized by Google

nous prouvions à évidence qu'une simple écluse à *poutrelles* suffisait pour transmettre tous les bateaux qui se seraient présentés, et pour procurer une belle rame par semaine. Cette écluse ne devait servir qu'en cas *de besoin*, c'est-à-dire tout au plus deux mois l'an, en *juillet* et en *octobre;* car les mois d'août et septembre sont sacrifiés au curage des canaux, et, dans les autres mois de l'année, il ne manque pas d'eau pour naviguer.

Au lieu de construire une écluse à *poutrelles*, on a construit une écluse à *sas*, et ce barrage a été cause que l'Escaut se remplit chaque année à Rodignies; tandis qu'il se serait curé de lui-même, si l'on avait adopté une écluse à *poutrelles*. C'est au point que l'on a peine à y passer, malgré le grand nombre d'ouvriers dragueurs qui y travaillent constamment, et, mainte fois, avec des bateaux chargés seulement de $1^{m},60$ ou $1^{m},70$, nous avons été obligés d'employer cinq à six chevaux, sans compter les ouvriers et les bateliers, qui se trouvant près de là, prêtent toujours à leurs confrères aide et assistance; tandis qu'avant sa construction, on pouvait y passer avec les plus grands bateaux de Tournay, avec charge de $2^{m},25$, et, s'ils avaient dû prendre un enfoncement de 3 et 4 mètres, ils l'auraient pu faire facilement.

On conçoit facilement que sur un fleuve tel que l'Escaut, les écluses à sas retenant le limon, ce fleuve doit se remplir à la longue. Cette observation est saillante de vérité pour celui qui observe les encombrements que les ponts causent dans la ville de Tournay. Ce n'est que dans des eaux claires que l'on peut appliquer le système des écluses à sas. Voilà pourquoi on s'en est servi dans les canaux des Flandres, sur le canal de Gand à Bruges et de Bruges à Ostende.

M. l'ingénieur Vifquain vient attribuer à l'écluse de Rodignies la gêne qu'éprouve la navigation au-dessous d'Antoing. Il était facile d'y remédier et c'est ce qu'a fait M. l'inspecteur de Tournay, d'accord avec son conservateur. Il a suffi de changer le jour de navigation, ainsi que les bateliers le demandaient.

Nous entrerons dans quelques détails sur le mode dont se fait la navigation, depuis la frontière de la Belgique jusqu'à Gand. Nous avons dit que les mois d'août et de septembre sont consacrés au curage des canaux. Pendant les mois d'hiver, la navigation se fait toujours à *pur courant;* mais; en juillet et octobre, il faut nécessairement recourir aux barrages.

Le dimanche, vers neuf heures du matin, après que les bateaux vides, venant d'Audenarde, de Gand, de Tournay et des villages intermédiaires, ont remonté en amont d'Antoing, on met l'écluse, c'est-à-dire, on ferme l'Escaut.

Le lundi, à la première heure, tous les bateaux chargés arrivent du canal de Pommerœul à Antoing, et viennent se placer au-dessus de l'écluse et s'apprêtent à descendre le lendemain, ou le mercredi.

Le mercredi de grand matin, on ouvre l'écluse, et tous les bateaux dérivent, quand même il y en aurait 150, ce qui est arrivé mainte fois; à onze heures tous ont passé l'écluse ou trou d'Antoing, et sont allés se placer en amont de l'écluse de Tournay, dite écluse du *dessous* (de la ville).

A midi, on ouvre cette dernière écluse et les bateaux dérivent dans la direction d'Audenarde... mais la nuit arrive, et ils doivent s'arrêter à mi-chemin de Tournay à Audenarde. Pendant que les bateaux s'arrêtent, l'eau file, et il arrive très souvent que pendant l'été, des bateaux ne peuvent descendre, faute d'eau. Ce sont toujours les derniers de la rame. Ils sont obligés d'attendre la navigation de la semaine suivante pour poursuivre et continuer leur route.

Nous avons mis ici le doigt sur la blessure. Une écluse, une seule écluse à poutrelles, construite entre Audenarde et Tournay, sauverait pour toujours la navigation et l'on ne parlerait plus de cette funeste idée de canaliser la plus belle rivière de la Flandre septentrionale. Mais il faudrait de plus restaurer et maintenir en bon état l'écluse dite d'*en dessous de Tournay*, laquelle menace ruine depuis bien long-temps.

Cette écluse, que le vœu de tous les bateliers réclame depuis plus de *trente ans*, conserverait les eaux sur une étendue de 49,000 mètres environ, distance de Rodignies jusqu'à *Escanaffles*, point intermédiaire entre Tournay et Audenarde, où nous supposons qu'on la construirait.

Par ce moyen aussi, les propriétaires des prairies riveraines auraient quatre jours d'écou-

Digitized by Google

lement à fond de la rivière, pour curer les fonds de leurs prairies. Les propriétaires français auraient aussi cet avantage.

Mais un inspecteur nous a dit que les bateaux sont restés quelquefois un mois au moins entre Audenarde et Tournay, faute d'eau. Ceci est impossible, on a exagéré; car, s'il reste, vers Escanaffles, quelques bateaux de la rame d'une semaine, la semaine suivante ils partent les premiers; cela se conçoit, ils sont à la tête de la 2e rame, parce qu'ils ont été à la queue de la 1re. Cette exagération est donc réduite à sa juste valeur.

On nous a demandé aussi comment les pilotes peuvent diriger leurs bateaux, quand, pendant les crues d'eau d'hiver, les digues ont disparu; et on a cru encore tirer de cette difficulté imaginaire, un argument en faveur du projet de canalisation.

Que l'on interroge tous les pilotes, ceux de la Belgique, ceux de Condé. Ils diront que, dans cette grande masse d'eau, sans digues, le courant est facile à voir et à suivre, le milieu du fleuve se dessine par la couleur de ses eaux bourbeuses, tandis qu'à quelques pas du milieu de l'Escaut les eaux sont claires. Sous ce rapport, jamais il n'est arrivé de malheur.

Nous avons dit que la navigation, depuis Antoing jusqu'à Gand, se fait en deux jours et demi et trois jours. Or, si l'on met des barrages sur l'Escaut, il pourra bien se faire qu'il en faudra huit. Par conséquent surcroît de dépenses, de salaires d'ouvriers, de nourriture et perte de temps pour le batelier et le consommateur.

Enfin, ajoutez que ces barrages feront hausser insensiblement le lit de la rivière, inonderont les prairies et occasionneront de grandes inondations, dont la ville de Tournay aura le plus à craindre.

Quant au mode de navigation ascendante, proposé par le projet, nous avons lu et relu cet article, et nous ne pouvons l'adopter.

En effet, ce qui favorise la remonte des bateaux en été, ce sont les sinuosités du fleuve, qui diminuent la violence du courant. Car, on sent très bien que l'eau ne coule pas aussi vite dans une rivière tortueuse que dans une rivière droite; eh bien, que sera-ce lorsqu'on aura rectifié le cours de l'Escaut? il faudra, pour remonter, une fois autant d'hommes haleurs qu'aujourd'hui. En hiver, il sera impossible de remonter le fleuve, ou il faudra employer force chevaux, ce qui doublera le prix de la navigation ascendante.

Tandis qu'aujourd'hui, l'eau débordant en hiver dans les prairies, diminue de beaucoup le courant du fleuve, et donne beaucoup de facilité à la remonte des bateaux.

On a parlé aussi de l'avantage du commerce, et le projet nous dit que la descente et la remonte coûtent aux bateliers fr. 222-20. Ce chiffre est réellement trop élevé puisqu'il est fait pour un bateau de 200 tonneaux, tandis qu'il n'en coûte pas davantage pour un bateau de 240 tonneaux. Mais admettons pour un instant ce chiffre.

On nous dit que les frais seront diminués de moitié.

Du 1er novembre au 15 juin, temps durant lequel les écluses devront rester continuellement ouvertes, pourra-t-on aller de la frontière à Gand, et en revenir sans pilotes? Certes non.

Il nous en faudra davantage au contraire, et nous n'aurons encore qu'un surcroît de dépenses.

Le redressement des digues et leur exhaussement donneront tant de courant pendant les 7 mois d'hiver, qu'il ne sera plus possible de remonter, ou ce sera avec une grande quantité d'ouvriers, et, au lieu de devoir payer fr. 222-20 pour les frais, nous ne voudrions pas entreprendre la remonte pour fr. 300. Ainsi, au lieu d'avoir fr. 112-20 de diminution, nous aurons au contraire fr. 77-80 en plus, cela seulement pour frais d'ouvriers et, en suivant le projet, il faudrait payer de plus en hiver comme en été, fr. 61-00, ensemble fr. 138-80.

On voit donc, par tous ces raisonnements, qu'il est impossible d'admettre le projet de canalisation, et qu'il y a urgence d'insister pour la construction d'une écluse vers Escanaffles, seule planche de salut pour le commerce, la navigation et les propriétaires riverains.

Faion.

Digitized by Google

N° 11.

Observations présentées à la commission d'enquête, par M. Louis Dumortier, échevin, délégué de l'administration communale de Tournay, contre le projet de la canalisation de l'Escaut.

Messieurs,

L'administration communale de Tournay a décidé, dans sa séance du 1er de ce mois, que je serais chargé de vous présenter et développer, en son nom, les observations qui suivent sur la 6e question, 1re partie :

Soit que l'on exécute les canaux désignés, soit qu'on n'en construise aucun, il n'y a pas lieu à canaliser l'Escaut, parce que ce fleuve offre, dans son état actuel, la navigation la plus prompte, la plus économique et la moins sujette aux sinistres qui soit connue; parce que sa canalisation amènerait les résultats les plus déplorables pour les habitants des rives du fleuve et les propriétés qui bordent son cours.

En effet, de quoi s'agit-il?

1° D'établir cinq nouvelles écluses à poutrelles entre Tournay et Gand;

2° D'abréger le parcours, en pratiquant des coupures aux détours du fleuve;

3° De relever, en quelques lieux, les chemins de halage.

Or, avant de faire ces innovations, il y a des faits qu'il importe d'apprécier.

L'Escaut, pendant 7 à 8 mois de l'année, a excès d'eau; pendant l'été, son eau suffit, non seulement à la navigation actuelle, mais encore à une navigation beaucoup plus développée.

Les deux mois de la plus grande sécheresse coïncident avec ceux employés pour le curement des canaux, et pendant lesquels la navigation est réduite à son plus bas chiffre.

L'Escaut charrie une immense quantité de limon qui, rejeté par le courant sur les prairies, en fait la fertilité, et qui, forcé par les barrages et les digues de se déposer au fond du lit, l'envaserait promptement.

Dans l'état actuel, en descente, les bateaux ne mettent que 2 à 3 jours pour se rendre de Péronnes à Gand; en remonte, il ne leur faut que 5 à 8 jours.

La navigation de l'Escaut n'est interrompue ni par les sécheresses, ni par les grandes eaux. Lors des gelées, le plus souvent elle continue 15 jours après celle des canaux, et est ouverte, au dégel, 3 semaines plutôt que ceux-ci.

Les frais de conduite d'un bateau, portant même 2,800 hectolitres de houille, ne s'élèvent en descente qu'à fr. 70, et en remonte qu'à fr. 120 à fr. 150.

Ces faits posés, nous ferons encore remarquer qu'il ne s'agit pas d'une véritable canalisation; l'Escaut, de l'aveu de tous, n'en est pas susceptible.

Le travail proposé ne procurerait aucune économie sur le prix du transport, car l'effet du redressement serait de rendre le cours plus rapide; et, comme pendant les 7 à 8 mois de l'année où l'eau abonde, il faudrait bien lui laisser son cours actuel, l'emploi des haleurs et des pilotes deviendrait plus indispensable qu'aujourd'hui, même pendant l'été; comme on reconnaît la nécessité de n'admettre que des écluses à poutrelles, il faudra bien naviguer par rames et sur le courant; or, cette opération nécessitera encore l'emploi des haleurs et des pilotes. Il n'y aura donc aucune économie; il y aura, au contraire, surcroît de dépenses par suite des péages concédés pour la canalisation, et pour indemnité des travaux sans nombre que le fleuve, cherchant nécessairement à prendre sa direction primitive, occasionnera annuellement. Il n'y aura pas non plus économie de temps pour le trajet; au contraire, il y aura retard, car il faudra au moins un jour pour aller d'une écluse à l'autre, et la remonte ne pourra se faire qu'à la suite de la descente; or, d'Antoing à Gand, se trouveraient 8 écluses.

Si même, ce que nous nions, la navigation se trouvait accélérée et que l'amélioration

Digitized by Google

fût reconnue nécessaire, l'intérêt de la salubrité publique et des propriétés riveraines de l'Escaut est, certes, assez grave pour que l'on pèse aussi les conséquences du projet à leur égard.

En principe, tout fleuve laissé à son état naturel, dans les terrains d'alluvion, remonte continuellement son lit; mais les débordements, au temps des grandes eaux, et l'effet du courant rejetant en grande partie le limon sur les prairies, surtout sur les parties les plus basses, il en résulte que l'état comparatif reste le même ou plutôt que les années ne font qu'améliorer l'état des prairies.

En fait, il est constant que l'Escaut est l'un des fleuves qui charrient le plus de limon; que, depuis que l'on en a, en quelque sorte, canalisé une faible partie, par l'établissement de l'écluse de Rodignies, et depuis la canalisation de la Scarpe, l'un de ses affluents, l'envasement est, aux lieux canalisés, des plus effrayants et démontre les graves inconvénients qu'entraînerait l'exécution du projet de M. l'ingénieur Vifquain.

On dit que le débouché des barrages étant projeté plus grand que celui de la rivière, il en arrivera que, dans les grandes crues, loin d'entraver la marche des eaux, il la facilitera. Admettons même pour le moment ce raisonnement; mais le bienfait sera court, car l'envasement rétrécissant et exhaussant continuellement le lit, bientôt l'assèchement des prairies, surtout des bas-fonds, ne pourra plus s'opérer.

On dit encore que l'écoulement des prairies se trouvera à l'aval de chaque écluse; c'est là une erreur qu'il est étonnant d'entendre articuler. En effet, s'il y a différence entre l'eau de l'aval et celle de l'amont, c'est que l'écluse est fermée; or, il faut reconnaître que l'écoulement est d'autant plus prompt que la force de pression est grande et le courant rapide, et les écluses fermées en tout ou partie, sont un obstacle à l'un et à l'autre.

Le résultat nécessaire de la canalisation sera d'empêcher l'assèchement des prairies en temps utile, et la suite également nécessaire, c'est la perte de la propriété et le typhus pour les habitants.

L'administration communale de Tournay s'oppose à la canalisation de l'Escaut, parce qu'elle serait inutile et dispendieuse à la navigation, qu'elle serait la ruine des riches propriétés des bords de ce fleuve, et qu'elle exposerait leurs habitants aux ravages du typhus.

Elle admet qu'il serait utile de faire certains travaux de perfectionnement en faveur de la navigation, mais, bien entendu, pour autant qu'ils n'aient pas les inconvénients qui viennent d'être signalés.

2e PARTIE. 1re QUESTION.

On doit considérer le chemin de fer décrété comme rendant désormais inutiles les canaux de l'Espierre et de Bossuyt; mais, si on pensait qu'il fallût un canal, ce serait alors celui de Bossuyt qui serait de beaucoup préférable.

3e QUESTION.

Ils le sont, en effet, 1° parce que tous les deux sont destinés aux mêmes transports; 2° parce que l'intérêt public exige que l'on ne multiplie pas les barrages sur l'Escaut.

6e QUESTION.

Lille a ses voies de communication pour les houilles, dans les canaux de la Scarpe et de la Sensée. De deux choses l'une : ou le canal de l'Espierre est destiné à la seule consommation de Roubaix, ou il est le principe d'une nouvelle voie de communication pour la partie occidentale du département du Nord. Dans le premier cas, Roubaix ayant déjà plusieurs voies de communication décrétées avec l'Escaut, et la consommation de la houille ne pouvant s'y élever à plus de 200 bateaux qui auraient à supporter l'intérêt et l'amortissement du prix du canal de l'Espierre, il est une superfétation. Dans le second cas, il devient d'une rivalité dangereuse pour les canaux belges, et l'esprit général des tarifs français donne la certitude que la navigation qui parcourrait le plus son territoire serait bientôt privilégiée.

Courtray, 8 septembre 1838.

L'échevin délégué par l'administration communale de Tournay,

LOUIS DUMORTIER.

Digitized by Google

N° 12.

Délibération de la chambre de commerce de Tournay, du 1er septembre 1838.

Présents : MM. Gilson, *président,* Boisacq-Spreux, Schumacher, Coniart-Deblois, Sacqueleu, Raphaël Pollet, Adolphe Tonnelier, N. Allard, *secrétaire.*

M. le président expose que, par suite d'arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 31 mai dernier, une commission d'enquête doit se réunir à Courtray le 3 septembre courant, à l'effet de donner son avis sur le canal de Bossuyt à Courtray, le canal de l'Espierre, la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et le canal de jonction d'Eeke à Deynze-Petegem.

Après avoir énuméré les avantages et les inconvénients que l'on signale dans chacun de ces projets, M. le président rappelle que déjà, dans plusieurs occasions, la chambre s'est prononcée en faveur du canal de l'Espierre et de la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et il pose les questions suivantes :

La chambre persiste-t-elle dans l'opinion qu'elle a manifestée précédemment?

La chambre déléguera-t-elle deux de ses membres pour défendre cette opinion devant la commission d'enquête à Courtray?

Ces deux questions ayant été résolues affirmativement et à l'unanimité, on procède au scrutin secret pour le choix des deux membres à déléguer, et la majorité des suffrages se réunit sur MM. Gilson et Sacqueleu.

(*Suivent les signatures.*)

N° 13.

Observations du délégué de la chambre de commerce de Lille (M. Mimerel) (1).

Messieurs,

Vous avez apprécié le motif qui m'a empêché de prendre mon rang d'inscription quand vous avez ouvert la liste qui devait régler l'ordre de la discussion.

Étranger dans cette enceinte, je devais laisser à MM. les Belges le droit d'être entendus d'abord dans leurs observations.

J'arrive alors que plus personne ne se présente ; je viens vous dire les vœux et les intérêts de la France, mais j'arrive seul... M. le président de la chambre de commerce qui m'a délégué près de vous, devait joindre dans cette lutte ses efforts aux miens : retenu au conseil général du département, il me prive du secours que j'attendais de lui. Votre indulgence me soutiendra, et votre bienveillante attention suppléera d'ailleurs à ce que je pourrais omettre.

Il y a quatre ans que le commerce de nos contrées me remit le soin de solliciter, tantôt en France, tantôt en Belgique, la jonction du canal de Roubaix au canal d'Espierres ; en d'autres termes, la réunion de l'Escaut à la Deule.

En France on me disait : Mais vous sacrifiez les intérêts nationaux aux étrangers.

---

(1) Tous nos chiffres sont pris des tableaux de M. Wolters ; nous avons indiqué quand et pourquoi nous ne les adoptons pas tous. (*Note de M. Mimerel.*)

Digitized by Google

Ici, depuis l'ouverture de la séance, j'entends qu'on s'écrie de toutes parts : Mais on immole la Belgique à la France.

Que conclure de cette double opposition? Que le projet, en blessant çà et là quelques intérêts privés, aussi vifs que constants dans leurs plaintes, offre cependant avantage aux deux pays.

J'entends dire encore :

Le canal d'Espierres est inutile, il ne peut avoir pour résultat que d'enchérir le transport; les voies actuelles sont bien plus économiques.

Puis, et au même instant, un autre adversaire vient prétendre que le canal d'Espierres aura pour effet d'anéantir les voies aujourd'hui ouvertes à la navigation de ce royaume.

Que faire d'une contradiction si frappante?

Admettre que ce qui est relatif à la canalisation qui nous occupe, n'a pas été sérieusement étudié, et, dès lors, se livrer à cette étude avec conscience, avec résolution d'arriver à connaître enfin la vérité.

C'est ce que je vais essayer : pour cela bien des chiffres sont à poser; je tâcherai de le faire avec lucidité.

Les chiffres, Messieurs, sont de toutes les preuves la plus irrécusable, s'ils sont le fruit de l'étude et de la bonne foi. Mais les preuves les plus fortes, que peuvent-elles sur des esprits prévenus?

Je n'en rencontrerai pas dans cette enceinte. Personne de vous n'arrive ici avec une position personnelle à défendre, un vote à l'avance engagé; et, en choisissant votre honorable président, M. le ministre vous a dit assez haut que, dans cette grave question, les préoccupations personnelles, les intérêts mêmes de localité, tout devait céder devant l'intérêt général du pays.

J'aborderai avec franchise la discussion; elle semble avoir été renfermée par le gouvernement dans une suite de questions qui me paraissent former un cadre complet : je suivrai cet ordre.

Et, comme tout ce qui est relatif à la canalisation de l'Escaut et de la Lys, n'a rien qui concerne la France, je n'aborderai que les questions de la deuxième série.

Dans l'examen de ces questions, tout doit être comparé à la Scarpe, seule voie existante aujourd'hui pour les transports du Hainaut. Quels sont les frais de navigation sur cette rivière? Voilà ce qu'il faut connaître d'abord; car, sans cela, comment discuter le mérite des autres projets?

Ce n'est pas tout; et la navigation sur la Scarpe a-t-elle une importance telle qu'on doive prendre tant de soin de la diriger par telle ou telle voie? Si cette navigation est d'une mince valeur, pourquoi tant s'en inquiéter? Il convient donc de rechercher quelle elle est, et d'apprécier son développement.

Ainsi, d'abord, l'importance de la navigation sur la Scarpe, puis les frais de navigation sur cette rivière, et enfin l'examen des questions posées par le ministre.

Importance de la navigation sur la Scarpe.

Dans le cours de l'année 1837, la Scarpe et la Deule ont voituré pour Lille 337,000 tonneaux (1), dont plus des deux tiers en charbon.

Sur cette quantité de charbon, des états (2) que je mets sous vos yeux indiquent que la seule ville de Roubaix en consomme 80,000 tonneaux, ci 80,000

L'industrie et la population de Tourcoing sont en analogie parfaite avec l'industrie et la population de Roubaix : il n'y a donc rien de hasardé à admettre pour Tourcoing une consommation égale à celle de Roubaix, ci 80,000

Et, comme les quatre cantons de Lannoy, Roubaix, Tourcoing et Wattrelos comptent une population de 100,000 ames, que Roubaix et Tourcoing en absorbent 40,000;

(1) Relevé officiel des octrois de Lille.

(2) Relevé officiel des octrois de Roubaix.

Digitized by Google

Admettre pour les 60,000 répandus dans les campagnes, une consommation égale à celle faite par les 20,000 ames de Roubaix, c'est rester plutôt au-dessous qu'aller au-delà de la vérité; car nos campagnes couvertes de sucreries, ont une grande part dans la consommation de la houille. 30,000

Ainsi, sur les 337,000 tonneaux que la Scarpe et la Deule amènent à Lille, le bassin manufacturier de Roubaix réclame près de 100,000 tonneaux de charbon : notez ce chiffre, Messieurs, il aura plus tard sa conséquence.

Mais à quels frais voyagent maintenant ces 337,000 tonneaux?

Frais de la Scarpe.

Ici, Messieurs, j'appelle toute votre sollicitude, et si, dans les chiffres que je vais poser, je m'égare, arrêtez-moi. Les frais sur la Scarpe, voilà le point de départ, voilà le principe de toute discussion. Si le principe est faux, toutes les conséquences le deviennent. Je réclame donc votre intervention dans la fixation de ce chiffre important; ne me laissez point raisonner sur une erreur, ce serait me faire perdre mes soins, et user sans résultat possible un temps qui vous est précieux.

M. l'ingénieur Wolters, en établissant les points de comparaison sur les diverses lignes, a cru devoir négliger le parcours de Mons à Mortagne, par cet excellent motif que ce parcours était commun à toutes les directions.

Je reprends, moi, les frais de Mons à Mortagne, par cette autre raison que, voulant comparer les chiffres que je pose au fret que nous payons, pour arriver à prouver l'un par l'autre, il faut bien que je tienne compte de ces frais qui sont compris dans le fret.

M. l'ingénieur s'est aussi contenté de relever les droits payés sur les canaux et les frais déboursés pour le halage, en négligeant les frais et le bénéfice du batelier; je relève, moi, les seuls frais du batelier, que j'estime à cinq centimes par tonneau et par jour de route; ils sont les mêmes sur toutes les voies, pour un même nombre de jours, et conséquemment moins élevés sur la route la plus courte; ils deviennent ainsi un élément indispensable d'appréciation. Je néglige le bénéfice que la concurrence, plus ou moins active, fait varier à l'infini, et qui ressort de la différence qui existe entre 1° le relevé des droits payés, des frais de halage et de ceux du batelier, et 2° le prix du fret qui, outre tous ces frais, comprend le bénéfice que je n'indique pas.

La distance de Mons à Mortagne est de			87,000 mèt.
Les droits de péage par tonneau . . . . . fr.	0 61		
Halage	0 28		
		0 89	
De Mortagne à Lille, la distance est de			87,000 mèt.
Droits	0 91		
Halage	1 02		
		1 93	
De Mons à Lille, 15 jours au batelier		0 75	
Déboursés de Mons à Lille		3 57	
Distance			124,000 mèt.
Ainsi les frais et déboursés de Mons à Lille sont de		3 57	
Et le fret presque toujours de		4 00	

Le fret, fait positif et acquis, étant en rapport avec les frais que j'énumère et que j'ai recueillis des bateliers eux-mêmes, il semble qu'il n'y ait rien à réfuter dans ce chiffre primordial; car on conçoit que le bénéfice du batelier puisse s'élever à 43 centimes. Ce qui, sur un bateau de 130 tonneaux, suppose 56 fr. pour 30 jours d'aller et de retour, soit environ 600 fr. par an.

Cependant je me trouve en dissidence avec M. l'ingénieur Wolters et avec MM. les exploitants du couchant de Mons :

Le premier, parce qu'il n'a estimé le halage sur la Scarpe qu'à 15 fr., tandis qu'il coûte encore 120 fr. Mais, interrogé ce matin même par moi sur la cause de cette différence dans

Digitized by Google

nos chiffres, M. l'ingénieur m'a fait connaître qu'il ne s'était pas arrêté à l'état actuel des choses, mais qu'il avait calculé ce que pourraient être les frais de halage quand la Scarpe aurait été entièrement perfectionnée dans sa canalisation.

Ainsi, M. l'ingénieur calcule sur un avenir problématique, et moi sur des faits acquis.

M. l'ingénieur admet une perfection qui n'existera pas de très long-temps, parce que déjà on reconnaît que les entrepreneurs de la canalisation de la Scarpe ne remplissent pas leurs engagements, les éludent au contraire, comme on les a éludés sur la haute Deule, et que des procès, dont la fin et le résultat sont incertains, peuvent seuls mettre fin, dit-on, à cet état de choses.

Et la Scarpe eût-elle sa perfection, des gens experts affirment qu'un parcours de 41,000 mèt. coûtera toujours plus de 15 fr., et je le crois.

Au surplus, nous ne sommes pas ici pour nous jeter dans le domaine des suppositions : aux droits imaginés par M. Wolters pour le canal de Bossuyt et pour celui de Roubaix, M. le ministre a cru convenable de substituer le péage demandé par les concessionnaires; n'est-il pas juste, n'est-il pas sage de faire de même pour le halage de la Scarpe? On paie aujourd'hui 120 fr. pour haler sur cette rivière; consacrons ce chiffre, puisqu'autrement nous ne pourrions plus rencontrer rien de certain.

Une différence contraire existe entre MM. les exploitants de Mons et moi; mais elle s'explique par la date de leurs calculs. Ils remontent à un temps où le parcours de la rivière de la Scarpe était si difficile, que le fret, descendu aujourd'hui à 4 fr., était alors communément à 7 fr.; la Scarpe s'est améliorée, et les frais sont baissés.

Ainsi, laissons le passé qui n'est plus, l'avenir que nous ne saurions prévoir; le fret que nous payons est en rapport avec les chiffres que nous avons posés, donc nos chiffres sont exacts, puisqu'ils ont pour eux la continuelle sanction des faits.

Si nous sommes bien d'accord sur les chiffres qui précèdent (et nous devons le croire, puisque, malgré nos prières, ils n'ont donné lieu à aucune contradiction), nous pouvons sans crainte nous livrer à l'examen des questions ministérielles.

Nouvelle voie pour le Hainaut.

1re *question.* — « Une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est-elle devenue nécessaire? »

Les lois de douanes établissaient en France, il y a deux ans, un droit sur les charbons anglais de . . . . . fr. 1 10

Et sur ceux belges de . . . . . » 33

Depuis, le tarif a changé.

Les charbons anglais paient . . . . . » 55

Et les charbons belges . . . . . » 16 ½

Ce nouvel état de choses a dérangé l'ancien équilibre : la différence de droit était, il y a deux ans, en faveur de la Belgique, de . . . . . » 77

Il n'est plus aujourd'hui que de . . . . . » 38 ½

Cette facilité apportée à l'introduction en France des charbons anglais a eu pour résultat immédiat de diminuer, le long du littoral de l'Océan, la consommation des charbons belges; la navigation de Mons sur Dunkerque s'est immédiatement ralentie.

Ce n'est pas tout : des échantillons de charbons anglais ont été offerts aux usiniers de Lille et de Roubaix et à des prix qui semblaient promettre un avantage de 5 p. °/₀ sur les fossiles de Mons.

Nous n'oserions pas dire que des essais aient été faits, parce qu'avec un charbon inconnu on a la crainte d'altérer ses chaudières : tant qu'on pensera que l'abaissement du fret, que doit amener une nouvelle voie de communication, doit être offert au commerce, on ne changera pas des habitudes dès long-temps contractées; on ne formera pas les chauffeurs à l'emploi d'un combustible qui, d'instant à autre, peut être abandonné; mais, si cet espoir était déçu, si la nouvelle voie ne devait pas s'ouvrir, nul doute qu'alors on ne cherchât à recueillir les avantages offerts par les charbons d'outre-mer.

Digitized by Google

Il ne paraît donc pas douteux qu'une nouvelle voie soit utile aux débouchés de Mons. Elle l'est également aux pierres et chaux de Tournay.

En effet, ces chaux se consomment à Anvers et à Dunkerque, où les conduit la navigation, tandis que, par le roulage, elles ne peuvent dépasser Lille, où le transport les a déjà trop surenchéries. Ainsi 40 lieues par eau, 6 lieues par terre. Ouvrez une navigation nouvelle, et de suite la haute, la basse Deule, les rives de la Lys, le département du Nord, celui du Pas-de-Calais, s'approvisionnent des produits de vos carrières, bien supérieurs à tous leurs similaires.

La solution de la première question ne paraît donc pas douteuse : passons à l'examen de la seconde.

Concurrence du chemin de fer.

2° *question.* — « En cas d'affirmative, ne peut-on pas considérer cette voie comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille ? »

Quelques chiffres, et cette question sera résolue.

Pour transporter les houilles à Lille par le chemin de fer, il faut d'abord les conduire à Mortagne, puis à Tournay; là on les sort du bateau, on les conduit au stationnement, on les recharge, puis elles arrivent à Lille, où, sorties des waggons, elles sont de nouveau rejetées sur le stationnement, pour être remises sur les voitures, et conduites enfin à l'usine.

Ces diverses manutentions, ces divers transports ne se font pas sans frais. Voici l'exact prix auquel le charbon, ainsi voituré, reviendrait à Lille :

Voie fluviale jusqu'à Mortagne (*v.* plus haut), droits et halage.	fr.	» 89
Idem, jusqu'à Tournay.		» 15
Batelier, cinq jours		» 25
Transbordement et conduite à la station de Tournay		1 20
Voie de fer jusqu'à Lille, 34 kilomètres, à 7 c.		2 38
		4 87
Et nous avons vu que par la Scarpe les droits, halage et batelier étaient de. . . .		3 57
Différence contre le chemin de fer.		1 30

Ainsi le chemin de fer n'enlève rien à la Scarpe, par rapport à Lille : voyons comment il agira sur Roubaix.

Voie fluviale.

Par la Scarpe, jusqu'à Lille.	fr.	3 57	
Droits de Lille à Roubaix.		» 93	
Halage		» 05	
Batelier		» 05	
			4 60

Par le chemin de fer.

Voie fluviale jusqu'à Tournay		1 29	
Transbordement.		1 20	
Voie de fer, 24 kilomètres, à 7 centimes		1 68	
			4 17
Différence en faveur du chemin de fer			0 43

Mais il faut observer que le transbordement, le voiturage du bateau à la station, brise le charbon; que celui de Mons, naturellement friable, ne peut être ainsi déplacé sans éprouver une détérioration qu'on estime généralement à 14 p. °/₀.

Or, si le tonneau vaut, à Lille et à Roubaix.	fr.	24 00
S'il a perdu 14 p. °/₀		3 60
Il suit qu'on doit mettre en parallèle, d'un côté, le bris occasionné par le transport sur le chemin de fer.		3 60
D'autre part, l'économie du transport		» 43
De sorte qu'en définitive il y a, sur l'arrivée à Roubaix, un déficit réel par le chemin de fer comparé à la Scarpe, de		3 17

Digitized by Google

Ce chiffre parle assez haut pour n'avoir pas besoin de commentaire : mais ce que le chemin de fer ne saurait offrir, le trouvera-t-on mieux dans le canal de Bossuyt à Courtray; en d'autres termes, le canal de Bossuyt à Courtray offrira-t-il avantage sur la Scarpe? Troisième question à examiner.

Canal de Bossuyt.

3e *question.* — « Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille par Mouscron est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray? »

De Mons à Lille, par le canal de Courtray, on compte	148,000 mèt. (1).
Par la Scarpe il n'y en a que	124,000
Différence en moins par la Scarpe	24,000

Frais par le canal de Bossuyt.

Jusqu'à Mortagne . . . . . fr.	» 89	
De Mortagne à Lille.	3 24 (2)	
Batelier, 17 jours	» 85	
		4 98
Et par la Scarpe		3 57
Ainsi, en faveur de la Scarpe . . . . . fr.		1 40

Le résultat pour Lille est le même pour Roubaix, puisque, par la Scarpe et par Bossuyt, on n'arrive à Roubaix qu'en passant par Lille.

La voie de Bossuyt ne peut donc offrir aucune chance de concurrence avec la Scarpe; parcours plus long, navigation plus difficile sur la Lys, frais plus élevés, tout se réunit pour montrer que cette ligne ne peut et ne pourra jamais aborder le marché de Lille. Y a-t-il enfin un moyen d'approvisionner à meilleur marché ce grand centre de consommation? Cherchons-le dans l'examen de la quatrième question.

Canal d'Espierres.

4e *question.* — « Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par le canal de Courtray? »

La page 26 de l'ouvrage sur la jonction de la Lys à l'Escaut, indique que, de Mons à Lille, il y a 18,000 mèt. en moins, en prenant le canal de l'Espierre, qu'en suivant la Scarpe; si à cette abréviation de route on ajoute que, par Espierres, la navigation est toute en descente, tandis que, par la Scarpe, tout est en remonte, on admettra sans difficulté que le parcours par Espierres demandera beaucoup moins de temps.

Mais quelle sera la comparaison des frais? Ils sont pour la Scarpe de . . . . . fr. 3 57

Établissons les par Espierres.

De Mons à Mortagne . . . . . fr.	» 89	
Droits sur les canaux d'Espierres et de Roubaix	2 04 (3)	
Halage de Mortagne à Lille	» 22	
Batelier, 9 jours	» 45	
fr.	3 60	

---

(1) Pag. 27 (des documents de l'enquête). . . . 11,100
Dessous de Mortagne 37,000
. . . . . 148,000 mèt.

(2) Pag. 144, on les porte à fr. 1-24; mais il faut augmenter de fr. 2, parce que le canal de Bossuyt, calculé à 25 centimes, coûte réellement fr. 2-25.

(3) Canal d'Espierres. . . . . » 89
Canal de Roubaix. . . . . 1 20 4 distances à 0,30 c.
Basse Deule . . . . . » 04
. . . . . 2 04 . . . . .

Digitized by Google

Ainsi, d'une part, 3-57, de l'autre, 3-60, ce qui veut dire parité entre les deux voies.

Mais cette parité amènera la lutte : c'est à qui baissera le plus son péage pour avoir le passage des bateaux, et de cette lutte naîtra nécessairement une diminution du transport; ainsi, laissez la Scarpe sans concurrence sur Lille, pas de rabais possible; ouvrez le canal d'Espierres, et c'est à qui offrira le plus d'avantages; c'est donc avec raison qu'on peut dire, quelle que soit d'ailleurs l'apparence, que le canal d'Espierres aura pour résultat de faire transporter à meilleur marché les produits du Hainaut vers le centre du département du Nord.

Ainsi, sans que le charbon baisse de prix pour l'extracteur, il baissera pour le consommateur, et cette baisse, ce sont les eaux françaises qui la paieront, d'une part, la Scarpe, de l'autre, le canal de Roubaix : ainsi les concessionnaires se chargeront seuls d'empêcher à Lille l'accès du charbon anglais.

En sera-t-il de même à Roubaix?

Nous avons vu que la Scarpe transportait en cette ville, avec des frais, au tonneau, de . . . . . fr. 4 60

Nous trouvons par Espierres les frais suivants :

Jusqu'à Mortagne.	fr.	» 89
Droits sur le canal d'Espierres et de Roubaix		1 25
Halage		» 20
Batelier, 8 jours		» 40
		2 74

En faveur de la voie par Espierres 1 86

Dès-lors, comment prétendre encore que cette voie ne soit pas éminemment favorable au Hainaut, s'il y a abaissement de 2 fr. au tonneau sur les houilles belges, ce qui équivaut à 10 p. °/₀ de leur valeur? Est-ce la houille anglaise, est-ce même la houille française qui viendra prendre la moindre parcelle de cette consommation de 100,000 tonneaux?

C'est donc un monopole assuré à la Belgique et dont elle doit s'empresser de s'emparer, car il deviendra chaque jour plus considérable.

Aussi, était-ce là le sujet des plaintes en France, quand je sollicitais le prolongement à la frontière du canal de Roubaix. Je voulais, disait-on, détruire les exploitations nationales au profit de l'étranger.

Comme si la prospérité commerciale du département du Nord devait être soumise aux exigences d'une puissante compagnie pour qui le tarif des houilles n'aurait pas été fait, puisqu'elle prospérait encore, alors que la Belgique était France et qu'aucun obstacle n'existait pour l'importation de son charbon minéral.

Comme si cette prétention n'était pas aussi exagérée que celle des intéressés, qui veulent aujourd'hui qu'au risque de ne les plus vendre, les richesses de votre pays soient voiturées au plus haut prix possible.

Vains efforts que la raison publique condamne! La voie pour transporter avec plus d'économie vos produits sur un grand centre de consommation est possible. Le canal d'Espierres vous l'offre, il vous l'offre seul : le canal d'Espierres sera donc ouvert.

Concurrence des canaux d'Espierres et de Bossuyt.

5ᵉ *question.* — « Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second? »

Nous avons vu que le canal de Bossuyt conduisait à Lille en 17 jours à raison de . fr. 4 98

Et que le canal de l'Espierre y voiturait en 9 jours à raison de 3 60

Pour Roubaix, le canal de Bossuyt mène en 18 jours pour 6 00

Et le canal d'Espierres. 2 74

Ainsi, le canal d'Espierres offre sur celui de Bossuyt : pour Lille, 8 jours, et fr. 1-38 en moins au tonneau; pour Roubaix, 10 jours, et fr. 3-26 en moins au tonneau.

Est-il possible d'admettre que, sur ces points, il puisse y avoir concurrence entre les deux

Digitized by Google

canaux? Évidemment non; et si le canal de Bossuyt se construit, ce ne saurait être en vue de l'approvisionnement de la France.

Où donc la concurrence pourrait-elle exister? Certainement pas entre Courtray et Gand. Serait-ce entre Warneton et Courtray?

Mais un si petit théâtre peut-il faire la base de calculs pour une entreprise toujours aussi grande que celle d'un canal?

S'il y a concurrence sur ce point, le canal de Bossuyt ne peut-il se faire? Oh, alors je conseille au soumissionnaire de ne pas entreprendre, car la consommation de cette contrée n'est pas de nature à donner prospérité à l'entreprise.

A-t-il, sans ce mince produit, des moyens d'existence? On doit le croire, puisqu'il sollicite la concession. Concluons donc sur ce point, et disons que la concurrence entre les deux canaux étant possible tout au plus entre Warneton et Courtray, cette concurrence ne saurait avoir des résultats tels que l'établissement du canal d'Espierres fît obstacle sérieux à celui du canal de Bossuyt.

Exécution des deux canaux. . . . . . .

6e *question.* — « Dans l'affirmative, faut-il exclure le canal de l'Espierre, quelle qu'en puisse être l'utilité comme voie de débouché vers le centre du département du Nord, en vue d'assurer au pays les avantages de la communication sur Courtray?

La question précédente ayant été résolue par la négative, l'on ne voit pas qu'on ait quelque chose à dire sur la sixième question. . . . . .

Inconvénients du canal d'Espierres.

7e *question.* — « Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement? »

De quels inconvénients prétendrait-on parler? Craindrait-on pour la sûreté du territoire? Mais le ministre de la guerre s'est chargé de rassurer le pays à cet égard; et puis, Messieurs, vivez-vous donc encore sous le roi Guillaume? Ces forteresses de Tournay et de Menin, est-ce contre notre France qu'elles sont élevées? Vos ennemis sont-ils encore au midi? Est-ce du Nord que vous est venue l'inspiration de cette liberté que vous avez si glorieusement conquise? Lille, cette ville si redoutable, n'est-elle pas la citadelle de Tournay, et Menin la tête de pont de Lille? Loin de nous d'hostiles préoccupations, la Belgique et la France sont sœurs; on a pu tenter de les désunir, on le tentera peut-être encore, on n'y réussira jamais.

Mais peut-être on redoute qu'altérés de vos eaux nous ne les appelions toutes sur notre territoire.

Eh! Messieurs, vos ingénieurs vous l'ont dit, et seuls ils sont experts pour trancher cette question. Au lieu où s'ouvre le canal d'Espierres, l'emprise de vos eaux est impossible. En effet, n'est-ce pas la Marque qui alimentera le nouveau canal? Ce canal n'est-il pas plus élevé de 9 mètres environ que votre fleuve? Quelles que soient vos craintes, vous n'irez pas jusqu'à appréhender qu'à l'aide de machines à vapeur, nous sucions et desséchions les sources de l'Escaut? Je croirais vous blesser en insistant davantage sur ce point.

Concurrence pour l'industrie belge.

8e *question.* — « Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique?

L'industrie manufacturière de la Belgique ne pourrait être éventuellement compromise que si une industrie similaire existait dans le département du Nord, c'est-à-dire à Lille ou à Roubaix.

Qu'y a-t-il à Gand? Tissage et filature.

Or, à Lille il n'y a point de tissage.

Reste Roubaix.

On y fabrique des étoffes de laine longue en concurrence avec l'Angleterre, mais on ne fabrique pas de semblables objets en Belgique.

Digitized by Google

D'ailleurs le tissage de Roubaix se fait à la main de l'homme, et le prix du charbon n'influe en rien sur cette production.

Le tissage en coton, qui se fait aussi par la main de l'homme, occupe une grande quantité d'ouvriers à Roubaix ; mais les n^os du coton filé qu'on y emploie vont de 40 à 100.

A Gand on n'emploie guère que les n^os de 15 à 40.

A Roubaix on ne tisse que pour pantalons.

A Gand on ne tisse que le calicot qui sert aux vêtements des femmes.

Ainsi, production et emploi tout-à-fait distincts ; donc pas de concurrence possible, car comment concourir avec des produits qui diffèrent essentiellement ?

Reste pourtant la concurrence de la filature ; mais, nous l'avons dit, à Gand elle ne dépasse pas le n^o 40.

A Roubaix et à Lille, c'est par exception si on descend jusqu'à cette limite. Il n'y a donc rien qui puisse être comparé entre l'industrie gantoise et celle de Lille et de Roubaix.

Mais y eût-il concurrence, elle ne serait dangereuse, et la question l'explique, que si le charbon revenait à meilleur marché à Lille qu'à Gand.

Or, cela ne saurait être.

Par le canal d'Espierres, on l'a vu, le charbon reviendra à meilleur marché à Roubaix qu'à Lille ; ne nous occupons donc que de cette première ville, et comparons, à partir d'Espierres, le prix du charbon vendu : 1° à Roubaix ; 2° à Gand.

D'Espierres à Roubaix le charbon coûtera :

Canal d'Espierres	fr. » 80	
Canal de Roubaix	» 45	
Droits de douane	1 50	
Halage	» 05	
Visite de douane	» 12	
Batelier, deux jours	» 10	
		3 02
Pour Gand (pag. 146 des documents cités).		
Droits	» 04 $\frac{1}{2}$	
Halage	» 50	
Batelier	» 10	
		» 64 $\frac{1}{2}$
Reste en faveur de Gand		2 37 $\frac{1}{2}$

Il faut reconnaître qu'à Courtray le prix des charbons sera le même qu'à Roubaix. Mais l'industrie n'y en consomme que très peu. A Courtray les filatures, s'il y en a, ne sont pas nombreuses. Ce n'est donc pas de cette concurrence qu'on a voulu parler. Le commerce de Courtray c'est la toile. Le prix du charbon n'entre pas dans les calculs de ceux qui se livrent à cette industrie, et, loin de redouter la France à cet égard, la Belgique l'appelle, puisque le marché français reste encore son point principal de débouché.

Ainsi et en résumé :

Pas de concurrence possible entre Roubaix et Gand par rapport à l'industrie en coton ;

Entre Roubaix et Courtray, par rapport à son commerce de toiles ;

Charbon maintenu à bien meilleur prix à Gand qu'à Roubaix, même après l'ouverture du canal d'Espierres ;

Même prix à Courtray, où le charbon n'est pas un élément indispensable à l'industrie.

Donc aucune chance fâcheuse pour l'industrie de la Belgique dans l'ouverture du canal d'Espierres.

Navigation de Mons à Dunkerque.

9^e *question*. — « Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises ? »

Digitized by Google

M. l'ingénieur Wolters a résolu cette question en posant les chiffres suivants :

La navigation de Mons vers Dunkerque coûte au tonneau :

Par les Flandres	fr. 1 60
Par Roubaix	2 18
Par la Scarpe	3 03

Puis, en faisant apercevoir qu'entre la voie de Roubaix et celle des Flandres, il n'existe, en faveur de celle-ci, qu'une différence de 58 cent., M. l'ingénieur paraît craindre qu'une concession dans les lois des douanes ne vienne rompre l'équilibre qui existe encore.

Mais, pour arriver là, il faudrait que le gouvernement français fît don aux concessionnaires de canaux d'une partie des revenus du trésor ; en un mot, qu'il en sortît les 58 cent. de différence qui existent. On peut se rassurer à cet égard, et les chambres, de quelque pays qu'elles soient, ne donneront jamais à quelques-uns ce qui est le patrimoine de tous.

De sorte que la différence signalée par M. Wolters suffirait bien pour rassurer les Flandres, si toutefois les chiffres rectifiés ne portaient avec eux une assurance plus positive encore.

En effet, des calculs de M. l'ingénieur, le seul qui reste exact est celui des Flandres.

Sur la Scarpe, nous voyons se reproduire l'erreur déjà signalée et qui tend à établir qu'un jour il sera possible qu'on ne paie sur cette rivière que 15 fr. de halage, tandis qu'aujourd'hui on paie encore 120 fr.

Or, si nous rétablissons ce chiffre de 120 fr. comme il est juste de le faire, nous trouvons que le prix du tonneau augmente de 87 c., et que le transport par la voie de la Scarpe, au lieu d'être de fr. 3-03, sera de fr. 3-90.

Une erreur bien plus grande existe sur la ligne de Roubaix.

Là, en effet, les droits sur les canaux d'Espierres et de Roubaix réunis sont estimés à 25 cent., tandis qu'en réalité ils sont de :

Sur le canal d'Espierres	0 80
Sur celui de Roubaix	1 20
	2 00

Il y a donc fr. 1-75 de différence au tonneau, en plus que ne comptait M. l'ingénieur, de sorte que le prix qu'il porte à 2 18

Augmenté de 1 75

Ressort réellement à 3 93

Et ici on ne nous reprochera pas de donner dans l'exagération ; comme partout, ce sont les faits acquis que nous saisissons, avec leur aide nous établissons ainsi le prix des différents parcours de Mons sur Dunkerque :

Par les Flandres	1 60
Par la Scarpe	3 90
Par Roubaix	3 93

Et, en définitive, les Flandres ont sur la Scarpe un avantage de 2 30

Sur Roubaix, de 2 33

Or, que redouter en présence de ces calculs ?

D'ailleurs, Messieurs, une circonstance ne vous échappera pas.

Si les charbons devaient quitter les eaux belges, pour prendre les eaux françaises, probablement, parmi celles-ci, la voie qui offrirait l'apparence de la plus légère économie serait préférée.

Cette voie ne serait pas celle de Roubaix, ce serait donc celle de la Scarpe.

Mais elle a toujours existé ; pourquoi ne l'a-t-on pas suivie ? Prabablement parce qu'elle coûtait beaucoup plus que celle des Flandres.

Ce qui a été vrai jusqu'ici, le sera encore : aucun élément nouveau n'a pu changer cette question. Le canal d'Espierres par lui-même ne saurait être dangereux, puisqu'il est plus cher que la Scarpe ; et la Scarpe ne saurait vous effrayer, puisqu'elle a toujours été frappée d'impuissance pour lutter contre vos eaux.

Digitized by Google

Modification au tarif des douanes.

10e *question*. — « Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835? »

Ce que nous avons dit en commençant cet exposé, semble résoudre cette question. Il est possible de controverser sur le plus ou le moins d'importance qu'a pu conserver la navigation de Mons sur Dunkerque : il n'est pas possible de le faire sur ce point, que le littoral de l'Océan est aujourd'hui approvisionné de charbons anglais : il n'est pas possible de nier que Rouen, par exemple, qui ne connaissait que le combustible de Mons, est alimenté aujourd'hui, pour au moins moitié, par les Anglais.

Dès-lors, sous quel prétexte retarder l'ouverture du canal d'Espierres qui donne un si vaste débouché, qui assure un si beau monopole au combustible de la Belgique?

Nous l'avons dit, nous l'avons prouvé, la navigation des Flandres ne saurait être blessée par le nouveau canal : mais le fût-elle, l'impossible devint-il possible, ce ne serait pas encore un motif à nos yeux pour refuser au Hainaut qui veut vendre, à la France qui veut acheter, les moyens d'échanger de la manière la plus avantageuse.

Conclusions.

Nous avons épuisé la série des questions qu'il nous a été donné d'examiner devant vous : nous l'avons fait avec sincérité et avec conviction.

De nos chiffres il ressort qu'aucune voie ne peut améliorer le transport des produits du Hainaut vers la France, si ce n'est celle de l'Espierre; que le chemin de fer et le canal de Bossuyt ne peuvent atteindre ce but, puisque l'une et l'autre voie transportent à plus haut prix que la Scarpe;

Que le canal d'Espierres ne saurait vous inquiéter, soit sous le rapport de la défense militaire, soit sous celui de la conservation de vos eaux;

Que, quels que soient les effets de cette nouvelle communication, ils ne peuvent causer à vos fabriques une rivalité fâcheuse, et, dans aucun cas, ravir à votre canalisation le transport de Mons sur Dunkerque.

Que dirai-je encore? J'énumérerai succinctement les avantages que votre pays doit attendre du canal à ouvrir.

Ainsi, plus de possibilité de disputer à vos charbons la consommation de 100 mille tonneaux que réclame le bassin manufacturier de Roubaix. Là, exclusion complète des houilles anglaises et de celles même d'Anzin, qui désormais, pour y parvenir, paieront un fret plus élevé que les vôtres. Débouché ouvert à vos pierres et à vos chaux, vos toiles d'Audenarde sont promptement et presque sans frais voiturées jusqu'à Lille; et vos ports d'Ostende et d'Anvers deviennent, par rapport à nous, si admirablement situés, que, dans un avenir peu éloigné, avec les progrès et les concessions qec le siècle réclame et que les voies de fer imposeront, vos ports, dis-je, deviennent notre havre, et c'est par eux que s'alimenteront de leurs matières premières nos nombreuses manufactures.

Ne parlez donc plus de rivalité, mais de sympathie, entre deux pays si bien faits pour s'entendre et s'aimer. La rivalité! qui la soutiendrait en filature, en tissage, en impressions communes, avec votre si grande et si riche ville de Gand, alors que les Anglais reconnaissent eux-mêmes leur infériorité vis-à-vis de vous? Et regardez-vous comme rivale notre fabrique de Roubaix? Sa prospérité ne contribue-t-elle pas à vivifier vos magnifiques établissements du Phénix et de Seraing? Ses nombreuses innovations ne sont-elles pas immédiatement exploitées et reproduites dans vos tisseranderies de Mouscron et de Courtray? Et, puisque j'ai prononcé le nom de cette ville, rappellerai-je que cette année, dans nos conseils généraux, l'agriculture, la filature, le tissage, tout ce qui existe en France par le lin, réclamait avec énergie des droits plus élevés, pour repousser la concurrence de l'Angleterre? Mais, pour atteindre ce but, il fallait aussi que les droits fussent élevés contre vous. « Ne touchez pas à nos rapports avec la Belgique, s'écriait-on d'une seule voix; les intérêts de nos amis sont les nôtres. Repoussez les Anglais, mais accueillez les Belges. » Voilà, Messieurs, voilà comme s'exprimaient les représentants du commerce de la France. Et c'est pour elle que vous éprouveriez de l'éloignement! C'est en elle que vous verriez une rivale dangereuse!

Digitized by Google

La France, Messieurs, elle sera votre rivale quand il faudra repousser l'ennemi de votre territoire. Alors nos soldats diront aux vôtres : « Voyons à qui fera le mieux. » Elle sera votre rivale pour grandir, pendant la paix, par la civilisation et par la liberté. Elle est votre rivale quand elle accueille chez elle les proscrits étrangers, avec cette générosité dont vous avez usé envers ses enfants dans des temps moins heureux. Mais, lorsqu'elle vous demande d'arriver à vous plus promptement, ce n'est point par rivalité, je le répète, mais par sympathie. Elle veut que, sous deux dominations différentes, les deux peuples s'entendent et s'affectionnent chaque jour davantage ; elle veut que d'incessantes relations les enrichissent mutuellement ; elle veut enfin se rapprocher de vous, non pour exciter vos défiances et diminuer vos avantages, mais pour mieux vous tendre la main.

Déclaration du préposé en chef de l'octroi de la ville de Roubaix.

(Pièce produite par M. Mimerel.)

Le préposé en chef de l'octroi de la ville de Roubaix, département du Nord, certifie que l'octroi a perçu les droits sur le charbon fossile venant par la barrière de Wattrelos, du 1er juillet 1837 au 30 juin 1838, sur la quantité de 39,360 hectolitres.

Roubaix, le 24 août 1838.

Le préposé en chef,
A. Grimonprez.

L'exercice de 1836 donne une quantité de charbon fossile de . . . . . 271,878 hect.
L'exercice de 1837, celle de 225,794
L'exercice de 1838 donnera probablement la quantité de 258,760

Les maisons de MM. Descat, Destombes, Six et Malfait, de Roubaix, consomment à Flers, dans leur établissement dépendant de celui de Roubaix, environ la quantité de 47,000 hect. charbon fossile.

Vu par le maire de Roubaix, le 24 août 1838.

Floris Desrousseaux fils.

Digitized by Google

N° 14.

Observations de M. Verrue-Lafrancq, demandeur en concession du canal de Bossuyt, en réponse à l'exposé de M. Mimerel.

PREMIÈRE QUESTION.

PARCOURS ET FRAIS DE MONS A LILLE PAR LA SCARPE.

Distance de Mons à Mortagne	37,000
» de Mortagne à Lille.	87,000
Total	124,000 mètres.

Frais.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.			CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCQ.		
1° De Mons à Mortagne :			De Mons à la frontière, droits : 4 bureaux à 0.02[80] par tonneau,	0.11[20]	
Droits et péages	0.61		De la frontière à Condé	0.03[30]	
Halage.	0.28		De Condé à Mortagne	0.08[80]	
		0.89			0.23[30]
			Halage de Mons à la frontière.	0.004	
			Par kilomètre et par tonneau	0.07[20]	
			De la frontière à Condé	0.01[92]	
			De Condé à Mortagne	0.08[33]	
				0.17[45]	
					0.40[75]
2° De Mortagne à Lille :			Sur la Scarpe, suivant concession.	0.41	
Droits	0.91		Sur la haute Deule 47,000 m. à 0.00[80]	0.37[60]	
Halage.	1.02				0.78[60]
		1.93	De Mortagne au fort de Scarpe	0.62[33]	
			Du fort de Scarpe à Lille.	0.16[67]	
				0.80	
					1.58[60]
3° Batelier :					
15 jours à raison de 0.05 par tonneau.	0.75		Navigation . . . 5 / Douanes . . . . 1 } 6 jours . . .	0.30	
	3.57				2.29[35]

M. Mimerel prétend que ses chiffres sont conformes aux faits et aux renseignements précis qu'il a pris près des bateliers ; M. Verrue-Lafrancq observe que la différence dans les péages de Mons à Mortagne, doit provenir de ce que le premier a maintenu ceux des écluses de Rodignies, échus depuis le 26 juin dernier, et ceux de l'écluse de Guelsin qui échoiront le 26 décembre prochain, tandis que le gouvernement français, non seulement a déclaré n'en pas con-

Digitized by Google

tinuer la perception à son profit, mais en effet ne perçoit plus ceux échus. Il prétend aussi que, pour asseoir le halage, M. Mimerel a suivi les éléments de 1835, et non ceux d'aujourd'hui ; que la navigation de la Scarpe est améliorée; enfin, tout en admettant 0.05 par tonneau et par jour pour le batelier, M. Verrue-Lafrancq ne peut admettre un parcours d'environ 9,000 mèt. seulement ; d'usage on compte 25,000 mèt. par jour, c'est le chiffre qu'il maintient pour tous les parcours qu'il calcule, tandis que M. Mimerel varie suivant qu'il veut enfler ou diminuer son total. Par exemple, ici, il ne prend que 9,000 mèt., plus loin, sur le canal de Roubaix, il en comptera 16,000.

DEUXIÈME QUESTION.

CONCURRENCE DU CHEMIN DE FER.

1° *Pour Lille.*

CHIFFRES DE M. MIMEREL.			CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCQ.		
Voie fluviale jusqu'à Mortagne :			*N. B.* On ne peut prendre la voie fluviale par la France, il faut suivre le canal d'Antoing, parce qu'il faut décharger à Tournay.		
Frais et halage.	0.89		Droits de Mons au canal d'Antoing, 3 bureaux	0.08⁴⁰	
» » jusqu'à Tournay	0.15		Droits du canal d'Antoing. .	0.59²⁵	
Batelier, 5 jours	0.25		» à Antoing et à Tournay	0.04	
		1.29			0.71⁶⁵
			Halage de Mons à Tournay	0.30⁸²	
			Batelier, 3 jours.	0.15	
					0.45⁸²
		1.29			1.17⁴⁷
34 kil⁸ chemin de fer à 0.07 . .	2.38				
Transbordement	1.20				
		3.58	Ci d'accord		3.58
		4.87			4.75⁴⁷
Par la Scarpe	3.57		Par la Scarpe.		2.29³⁵
Différence.	1.30		En faveur de la Scarpe.		2.46¹²

2° *Pour Roubaix.*

La Scarpe jusqu'à Lille	3.57		La Scarpe jusqu'à Lille . . .	2.29³⁵	
Droits de Lille à Roubaix. . .	0.93		De Lille à Marquette, 3,000 mèt. à 0.00⁸⁰	0.02⁴⁰	
Halage »	0.05		Canal de Roubaix, 12,715 m., 13 dist. à 0.06	0.78	
Batelier »	0.05		Halage et batelier.	0.10	
		4.60			3.19⁷⁵
Chemin de fer.					
Navigation jusqu'à Tournay . .	1.29		Navigation jusqu'à Tournay.	1.17⁴⁷	
24 kilomètres à 0.07	1.68		24 kilomètres	1.68	
Transbordement.	1.20		Transbordement	1.20	
		4.17			4.05⁴⁷
En faveur du chemin de fer. . . .		0.43	En faveur de la Scarpe		0.85⁷²
Par contre, en faveur de la navigation, le bris du charbon qui a été évalué à 14 p. °/°.			Et de plus, dans l'une et l'autre destination, en faveur de la navigation, le bris du charbon à l'évaluation admise de 14 p. °/°.		

Digitized by Google

MM. Mimerel et Verrue-Lafrancq ont voulu, l'un et l'autre, combattre la prétention qu'une voie nouvelle, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, serait atteinte par les chemins de fer, et, par conséquent, résoudre négativement la 2e de la 2e partie des questions soumises à l'enquête.

TROISIÈME QUESTION.

CONCURRENCE DU CANAL DE BOSSUYT AVEC LA SCARPE.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.		CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCQ.	
Distances :		De Mons à Mortagne . . . . . mèt.	37,000
		De Mortagne à Bossuyt.	43,800
De Mons à Lille	148,000	De Bossuyt à Courtray	14,875
		Lys de Courtray à Menin	13,300
		Lys de Menin à Deulemont.	19,000
		Basse Deule jusqu'à Lille.	18,000
			145,975
Par la Scarpe.	124,000		124,000
De moins par la Scarpe.	24,000		21,975
		Soit . . . . mèt.	22,000

Frais.

Jusqu'à Mortagne.	0.89	Jusqu'à Mortagne	0.40^{75}
» Lille	3.23	» Lille, nous admettrons	3.23
Batelier, 17 jours.	0.85	Batelier, navigation 6 } 7 jours	35
	4.97	Douanes. . . . . 1 }	
Par la Scarpe	3.57		3.98^{75}
		Par la Scarpe.	2.29^{35}
Différence.	1.40	En faveur de la Scarpe	1.69^{40}

M. Mimerel a voulu résoudre négativement la 3e question de la 2e série, et prouve que, dans le canal de Bossuyt, on ne peut pas trouver une voie plus économique pour le centre du département du Nord. M. Verrue-Lafrancq rectifie les chiffres exagérés des frais de Mons à Mortagne et de la longueur de la navigation ; mais, en appliquant son chiffre des frais par la Scarpe, il trouve encore une plus grande différence que son adversaire en faveur de celle-ci ; aussi il observe qu'il n'a jamais prétendu faire concurrence à cette dernière navigation, puisque, dans sa demande en concession, il n'a porté aucuns produits pour une navigation probable de Mons à Lille par le canal de Bossuyt.

QUATRIÈME QUESTION.

CONCURRENCE DES CANAUX DE L'ESPIERRE ET DE ROUBAIX AVEC LA SCARPE.

1° *Pour Lille.*

Distances :		Comme le chiffre précédemment admis	124,000
Par la Scarpe	125,000	Admis d'accord	107,000
Par l'Espierre et Roubaix	107,000		
Différence. . . .	18,000	En faveur de l'Espierre.	17,000

Digitized by Google

Frais.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.		CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCQ.	
De Mons à Mortagne	0.89	De Mons à Mortagne, droit et halage	0.40⁷⁵
De Mortagne à Roubaix, par l'Espierre	1.25	Droits du canal belge	0.80
De Roubaix à Lille	0.79	» du canal français, 20 distances	1.20
Halage de Mortagne à Lille.	0.22	» de Marquette à Lille .	0.02⁴⁰
Batelier, 9 jours	0.45	Halage, 7,000 mèt. à 0.00⁴⁰ .	0.28
			2.30⁴⁰
		Batelier, navigation 5 / Douanes . . . . . 1 } 6 jours . .	0.30
	3.60		3.01¹⁵
Par la Scarpe	3.57	Par la Scarpe	2.29³⁵
Différence	0.03	En faveur de la Scarpe	0.71⁸⁰

2° *Pour Roubaix.*

Distances :		De Mons à Lille, admis	124,000
Par la Scarpe.	143,000	De Lille à Marquette	3,000
Par l'Espierre	89,000	De Marquette à Roubaix	13,000
			140,000
		Par l'Espierre.	91,000
En faveur de l'Espierre. . . mèt.	54,000		49,000
Frais par la Scarpe.	4.60	Frais par la Scarpe.	3.19⁷⁵
Par l'Espierre jusqu'à Mortagne	0.89	Par l'Espierre jusqu'à Mortagne.	0.40⁷⁵
Sur l'Espierre et canal de Roubaix.	1.25	Droits sur le canal belge . . .	0.80
Halage.	0.20	» sur le canal français, 7 distances	0.42
Batelier, 8 jours	0.40	Halage	0.21⁶⁰
	2.74	Batelier, navigation 4 / Douanes . . . . . 1 } 5 jours	0.25
			2.09³⁵
Différence.	1.86	En faveur de l'Espierre	1.10⁴⁰

Par ces calculs, M. Mimerel a voulu résoudre affirmativement la 4e question de la 2e série, et prouver, non seulement que le but de la communication économique, avec le centre du département du Nord, serait mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix que par celui de Bossuyt, mais aussi que ces derniers canaux sont dans des termes de concurrence avantageuse contre la navigation par la Scarpe, puisque, si, pour Lille, il ne trouve d'avantage pécuniaire, en faveur de la dernière, que de 0.03 par tonneau; pour Roubaix, au contraire, il trouve un désavantage de 1.86, outre qu'ayant évalué précédemment le temps de parcours de Mons à Lille, par la Scarpe, à . . . . . 15 jours
et par l'Espierre et Roubaix . . . . . 9 »

Il se trouve une différence en faveur de l'Espierre . . . . . 6 »

Et, pour Roubaix, de Mons à destination par la Scarpe. . . . . 16 »
Par les canaux de l'Espierre et Roubaix. . . . . 8 »

Une différence de . . . . . 8 »

Digitized by Google

M. Verrue-Lafrancq observe que, si, par une application impartiale et sévère de ses chiffres précédents, il résout aussi affirmativement la 4e question dans la comparaison des canaux de l'Espierre et Roubaix à celui de Bossuyt, il n'en est pas de même quant à la comparaison des premiers avec la navigation existante de la Scarpe ; la différence en faveur de celle-ci, pour Lille, est de 0.71^{80} et il n'y a pas de compensation pour le temps du parcours ; pour Roubaix, le désavantage de la Scarpe n'est que de 1.10^{40} et la différence de parcours, que d'un seul jour. Il prétend que ses chiffres doivent inspirer beaucoup plus de confiance que ceux de M. Mimerel, puisqu'ils sont appliqués invariablement et sans aucune élasticité, tandis que son adversaire, dans tous ses calculs pour comparer la navigation par la Scarpe avec celle par les canaux proposés de l'Espierre et de Roubaix, charge les distances pour la première, et réduit celles pour la dernière, non seulement d'avec la réalité, mais avec ses propres calculs précédents ; il ne s'attache pas davantage à rester d'accord avec lui-même pour les frais de halage et encore moins pour le temps du parcours sur la Scarpe, il prend 15 jours pour 124,000 mèt. sur le canal de Bossuyt et 17 jours pour 148,000 mèt., et, sur les canaux projetés de l'Espierre et de Roubaix, seulement 9 jours pour 107,000 mèt. et 8 jours pour 89,000 mèt.

Enfin, M. Verrue-Lafrancq observe que la navigation sur l'Escaut français et la Scarpe est une navigation continue à écluses avec sas, tandis que celle de l'Escaut belge, qu'il faut suivre en partie pour emboucher les canaux de l'Espierre et de Roubaix, ne se fait que par rames et avec intermittence hebdomadaire, de sorte qu'il est de toute évidence que, si l'on peut calculer exactement le parcours par l'Escaut français et la Scarpe et en préciser le nombre de jours, il n'en est pas de même de la navigation projetée pour Roubaix, qui, par conséquent, quoique plus courte de quelques milliers de mètres, devra prendre plus de temps, donc :

M. Mimerel prétend que, non seulement les canaux de l'Espierre et de Roubaix atteindraient, mieux que le canal de Bossuyt, le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, mais se trouvent dans des conditions favorables de concurrence avec la voie par la Scarpe.

M. Verrue-Lafrancq, au contraire, en admettant la première de ces propositions, conteste la seconde, et prétend avoir prouvé que la navigation de Mons à Lille, non seulement coûterait plus, mais prendrait au moins autant de temps par les canaux projetés que par la Scarpe, tandis que la différence des frais, pour la destination de Roubaix, serait souvent, sinon toujours, annulée par la navigation intermittente de l'Escaut belge, lorsque celle de la Scarpe est continue.

. . .
. . .

Dans l'examen de la 5e question : *Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions de concurrence telles que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second ?*

M. Mimerel, n'examinant que celle pour les destinations de Lille et Roubaix, conclut qu'elle est impossible. M. Verrue-Lafrancq a admis avec lui que, dans des termes ordinaires, le canal de Bossuyt ne peut concourir avec la Scarpe, mais il est évident que, de même que la navigation de la Lys profite maintenant des empêchements momentanés de cette navigation sur la Scarpe, le bénéfice en reviendrait à l'avenir au canal de Bossuyt ; celui de l'Espierre ne se faisant pas, de plus en tous temps, les deux canaux pourraient se faire concurrence sur la haute Lys belge ; en effet, pour le prouver, M. Verrue-Lafrancq n'a besoin que de recourir aux renseignements donnés par le ministère même, pag. 16 et 17 des documents à consulter par la commission d'enquête, ou, en prenant le point de départ commun à Warcoing, les distances et frais sont indiqués comme suit :

Digitized by Google

POUR LE CANAL DE L'ESPIERRE.

Trajet.	Canaux de l'Espierre et de Roubaix	27,665
	De Marquette à la Lys	12,089
	De Deulemont à Menin	21,000
		60,754

Droit par tonneau.

Canal de l'Espierre	0.80
» de Roubaix	1.20
» de Marquette à la Lys	0.09⁶
Droits à Commines	0.06⁴
	2.16

PAR LE CANAL DE BOSSUYT.

Trajet.	De Warcoing à Bossuyt	10,000
	De Bossuyt à Courtray	14,875
	De Courtray à Menin	13,300
		38,175

Droits.	Péage à Warcoing	0.02⁵⁰
	Péage au canal de jonction	2.25
	Droits à Menin	0.06⁴⁰
		2.33⁹⁰

COMPARAISON DES DEUX LIGNES.

		DISTANCES.	DROITS.
Canal de l'Espierre, en destination de Menin		60,754	2.16
» de Bossuyt, » »		38,175	2.33⁹⁰
Différence	en faveur de l'Espierre		0.17⁹⁰
	» de Bossuyt	22,579	

De sorte que déjà, pour Menin, il y aurait avantage de prendre le canal de l'Espierre, puisqu'il y a une différence de frais d'environ 0.18ᶜ, et seulement une distance en plus de 22,500, soit un jour de navigation de plus, que M. Mimerel ne compte qu'à 0.05

Et pour la différence, en frais de halage, également à 22,500 m. à 0.00⁴⁰ 0.09

En total 0.14

Donc, reste 0,04ᶜ par tonneau en faveur de l'Espierre pour Menin, davantage encore pour Wervicq, Commines, Warneton et le Pont-Rouge. De plus, une réduction dans les péages sur les canaux de l'Espierre et de Roubaix aurait pour résultat qu'on arriverait, même à Courtray et à Harlebeek en amont des écluses, à moindre prix par ceux-ci que par le canal de Bossuyt, de sorte que M. Verrue-Lafrancq doit forcément conclure *que la construction des premiers ferait obstacle à l'établissement du second.*

Dans l'examen de la 6ᵉ question, M. Mimerel conteste jusqu'à l'utilité du canal de Bossuyt pour la communication sur Courtray, puisqu'il prétend que le transport des charbons par ce canal coûterait, par tonneau :

Pour péage . . . . . fr.	2.25
Halage	0.05
Batelier	0.10
Conduite et déchargement	1.20
Fr.	3.60

Tandis que, par terre, on les transporterait pour. 3.00

Digitized by Google

M. Verrue-Lafrancq n'a besoin, dit-il, pour combattre ces calculs, que d'opposer son adversaire à lui-même; pour le transbordement du chemin de fer (2e question), celui-ci a compté également 1.20. C'est donc faire la part proportionnelle, en ne comptant ici, où il ne s'agit que d'un seul déchargement, que 0.60, de même il a pris un seul jour de navigation pour 16,000 mèt. et ici il en prend deux pour moins de 15,000 mèt.; il faut donc dire pour le coût de la navigation du canal de Bossuyt :

Péage	2.25
Halage	0.05
Batelier	0.05
Conduite et déchargement	0.60
Total	2.95

Et, fût-il vrai que le transport par terre pût se faire, comme le prétend M. Mimerel, à raison de . . . . . fr. 3.00

Pour être conséquent avec lui-même, il eût dû ajouter, pour déchargement du bateau et chargement sur voitures 0.60

Et ensuite, pour bris du charbon, qui ne serait, certes, pas moindre sur chaussée que sur chemin de fer, il devait admettre les 14 p. °/o qu'il a proposés lui-même, soit sur fr. 25 . . . . . 3.50

De sorte que le transport par terre équivaudrait à . . . . . fr. 7.10

Pour ce qui concerne la 7e question, M. Mimerel, supposant qu'on n'attribue au canal de l'Espierre d'autres inconvénients que de nuire à la défense du pays et de servir à détourner les eaux, s'appuie sur la lettre du ministre de la guerre, pag. 118 des documents précités, pour conclure que la crainte que le canal de l'Espierre puisse nuire à la défense du pays, est chimérique. Comme il invoque l'opinion de M. Wolters, pag. 143 mêmes documents, pour dire que les eaux seraient conservées à la Belgique nonobstant l'établissement du canal de l'Espierre; M. Verrue-Lafrancq comprend facilement que, dans notre situation politique actuelle, le ministre de la guerre ni le comité consultatif du génie ne s'opposent à l'établissement de ce canal, et il incline assez à partager l'opinion de M. Wolters, qui ne craint pas le projet inexécutable de M. Cordier, de détourner toutes les eaux que la Sambre et l'Escaut, la Lys et leurs confluents amènent en Belgique. Il ne suivra donc pas M. Mimerel dans l'examen de ces deux propositions, et se bornera à observer, sur la première, qu'un canal creusé est destiné à exister toujours, tandis qu'il faudrait donner un démenti formel à l'histoire de tous les temps antérieurs, pour oser soutenir que notre situation politique n'éprouvera jamais de variations, et, sur la seconde, que personne ne pourrait contester que les canaux de l'Espierre et de Roubaix, qu'ils prennent leur alimentation d'eau, soit dans l'Escaut, soit dans la Marque, diminueront plus ou moins la masse d'eau que l'Escaut ou la Lys versent dans notre pays; mais ce n'est pas ainsi que M. Verrue-Lafrancq envisage la 7e question. Il soutient qu'étant prouvé à l'évidence que le canal de l'Espierre doit faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, il n'y a pas lieu d'examiner s'il présenterait par lui-même des motifs de refus.

HUITIÈME QUESTION.

CONCURRENCE POUR LE PRIX DU CHARBON A ROUBAIX, COURTRAY ET GAND.

CHIFFRES DE M. MIMEREL.	CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCQ.
Warcoing, point de départ commun :	Il n'est pas possible de prendre le point de départ à Warcoing, parce que les charbons en destination française suivront le canal de Condé à l'Escaut, et ceux pour la Belgique doivent nécessairement emprunter le canal
1° Pour Courtray.	
Canal de l'Espierre 0.80	
Canal de Roubaix. 0.45	
A reporter 1.25	

Digitized by Google

CHIFFRES DE M. MIMEREL.		CHIFFRES DE M. VERRUE-LAFRANCQ.	
Report.	1.25	de Pomerœul, il faut donc, pour les uns comme pour les autres, partir de Mons :	
Droits de douane	1.50	1° Pour Roubaix (*voir* 4° question) .	2.09[35]
Halage	0.12	Droits de douane	1.50
Visite de douane	0.12		3.59[35]
Batelier.	0.10		
	3.09		
2° Pour Courtray.		De Mons à Tournay (*voir* 2° question)	0.71[65]
Transport par terre.	3.00	Péage du canal de Bossuyt.	2.25
		Halage, 86,000 mèt. à 0.004°. . . .	0.344°
		Batelier, 4 jours	0.20
			3.51
3° Pour Gand.			
Droits.	0.04[50]	N'ayant pas dû rechercher le chiffre, pour	
Halage	0.50	la navigation de Mons à Gand, M. Verrue-	
Batelier	0.10	Lafrancq croit que le plus sûr et le plus in-	
	0.64[50]	contestable est celui du fret de Jemmapes à Gand, qui s'élève maintenant à	
		0.35 par hectolitre, soit par tonneau	4.40
		A déduire pour le retour que nous n'avons compté ni pour Roubaix ni pour Courtray	0.75
		Reste	3.65

M. Mimerel part des chiffres qu'il indique pour rassurer l'industrie belge contre la concurrence possible dans le prix du charbon, en faveur des usines françaises. M. Verrue-Lafrancq rectifie les calculs de son adversaire et fait remarquer leur élasticité pour charger le transport sur Roubaix, par les canaux projetés, il prend ici

Pour halage	0.12
Pour visite de douane	0.12
Batelier	0.10
Ensemble	0.34

Et, dans l'examen des autres questions, lorsqu'il a intérêt à baisser les frais de cette navigation, il représente tous ces faits par 0.10° ; fidèle à la méthode qu'il a adoptée, M. Verrue-Lafrancq ne varie pas dans ses chiffres, et appliquant les mêmes à cette question comme aux autres, il prouve par ses résultats, que, dès qu'il conviendrait à la France d'abaisser les droits sur l'entrée des charbons étrangers, ils arriveraient à Roubaix, par les canaux demandés, à des prix moindres que nos charbons n'arrivent à Gand, et n'arriveraient pas par le canal projeté de Bossuyt à Courtray.

Parvenu à l'examen de la 9e question, M. Mimerel combat les conclusions de M. l'ingénieur Wolters, pag. 142 et 143 des documents, et, à cet effet, en maintenant le chiffre de cet ingénieur pour les transports sur Dunkerque par les Flandres, il élève considérablement ceux par la Scarpe, et surtout ceux par Roubaix ; M. Verrue-Lafrancq s'est contenté d'observer que le coût présumé par Roubaix peut être soutenu en présence des réductions successives que le péage du canal de l'Espierre a déjà subies, et en présence de la déclaration faite par le président de la chambre de commerce de Tournay, au nom des demandeurs de la concession : que si le péage de 80 centimes était encore trop élevé, on le réduirait à 40, à moins même. M. l'ingénieur Wolters précité concluait *que l'ouverture de ce canal* (l'Espierre) *augmentera considérablement les moyens de concurrence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique, et qu'il ne faudrait peut-être plus aux premières qu'une légère faveur dans la loi des douanes, pour obtenir définitivement la préférence.* M. Verrue-Lafrancq appelle en outre l'attention de la commission d'enquête sur la carte de l'ingénieur français Cordier, dans laquelle est indiqué un projet de canal d'Hazebrouck à Bergues, et soutient, que la France

Digitized by Google

n'attend que la jonction de l'Escaut à la Lys par Roubaix et la basse Deule, pour exécuter ce projet et enlever à la Belgique la navigation vers Dunkerque par cette nouvelle voie, la plus directe possible, et qui ne le céderait en rien à la navigation belge, quant aux facilités de parcours et à la profondeur des eaux.

M. Mimerel se résume en disant qu'une voie nouvelle, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord est devenue nécessaire, et que les canaux de l'Espierre et de Roubaix seuls peuvent l'offrir, et cependant ailleurs il a dû convenir que ce ne serait que pour Roubaix, Tourcoing et leurs environs, que ces canaux peuvent soutenir la concurrence contre la Scarpe.

Au contraire, M. Verrue-Lafrancq conclut : 1° que cette voie nouvelle n'est pas nécessaire, parce que les charbons du Hainaut arrivent à Lille par la Scarpe à meilleur prix que par les canaux projetés (même quand on réduirait encore les péages de ceux-ci), de sorte que les transports pour ce centre du département n'augmenteraient pas par la nouvelle navigation proposée.

Les transports sur Roubaix et Tourcoing même augmenteraient peu ou pas, puisque la différence des frais résultant de la navigation plus directe de l'Espierre, serait souvent, si non toujours, absorbée par les longueurs de la navigation intermittente de l'Escaut belge, depuis la frontière jusqu'à Warcoing; 2° que le canal de l'Espierre serait nuisible au Hainaut, parce que, formant obstacle à l'établissement du canal de Bossuyt, il priverait cette province des avantages incontestables et généralement reconnus qu'elle doit retirer de cette voie navigable, qui, tout en raccourcissant le parcours vers Courtray et la haute Lys, de plus de 25 lieues, en diminue encore les frais; 3° et enfin, que le canal de l'Espierre nuirait à la Belgique entière, parce que son seul but possible est de lui enlever une grande partie de sa navigation intérieure, notamment celle du Hainaut sur Dunkerque. Le soin extrême que l'on apporte à déguiser ce but devrait nous l'indiquer, si déjà il n'était prouvé à l'évidence que c'est là le seul avantage que la France peut retirer du canal de l'Espierre; en effet, l'insistance que l'on met à solliciter ce canal, les réductions successives des péages sur la partie belge, primitivement proposés à fr. 2 et diminués à fr. 1-75, 1-50, 80 centimes, et que l'on veut réduire encore à 40 centimes et au-dessous, quoique l'on soit forcé de convenir que, dans les destinations que l'on ose avouer, savoir : Lille et Roubaix avec leurs environs, il ne peut soutenir la concurrence contre la Scarpe que pour cette dernière localité dont on n'ose évaluer les transports probables qu'à 90 ou 100 tonneaux. Tout prouve donc que le but avoué n'est qu'un prétexte, un manteau dont on veut couvrir le seul but réel et possible, savoir : d'enlever à la Belgique une navigation lucrative et susceptible d'amélioration et d'augmentation de produits, pour transporter à l'étranger tous ces avantages, non seulement pour le présent, mais pour l'avenir à perpétuité.

N° 15.

Observations adressées à la commission d'enquête par la chambre de commerce et des fabriques de la ville d'Ypres.

Messieurs,

Une conception néfaste plane sur la Belgique et menace de sa fâcheuse réalisation les intérêts de notre commerce et de notre industrie. Cette conception, c'est celle de la jonction de l'Escaut au canal de Roubaix. Contre elle se sont constamment élevés tous les amis de la prospérité nationale, parce qu'elle doit avoir pour but d'enrichir la France de toute la navigation de Mons à Dunkerque et pour résultat d'appauvrir les provinces du royaume qui s'en trouvent dotées. Dans cette lutte de quinze ans, la chambre de commerce d'Ypres n'est

Digitized by Google

point restée inactive; par ses constants et généreux efforts, elle peut se vanter d'avoir puissamment contribué à reculer l'exécution d'un si funeste projet; plus d'une fois même sa mission a été d'éclairer le gouvernement sur les conséquences désastreuses d'une conception si éminemment antinationale, et cette noble tâche, elle saurait la remplir encore, si, contre toute attente, le projet du canal de l'Espierre devait se réaliser aujourd'hui.

En nous présentant devant vous, Messieurs, notre but n'est point d'énumérer ici tous les arguments victorieux qui ont été produits contre le canal de l'Espierre, notre mission serait longue, et vos instants sont comptés. Nous nous bornerons à soumettre à vos méditations le mémoire qu'à cette occasion nous avons présenté au gouvernement, en faveur du canal de Bossuyt et contre celui de l'Espierre, mémoire dont jusqu'ici aucun point n'a été logiquement réfuté, car nous ne considérerons jamais comme une réfutation les sarcasmes que nous ont lancés les adversaires dont nous avons combattu les cupides spéculations.

L'exposé lumineux que renferme ce mémoire, nous dispenserait, sans doute, d'entrer dans de plus amples développements pour faire ressortir les avantages du canal de Bossuyt, et les dangers de celui de l'Espierre, si, depuis son émanation, des faits nouveaux n'étaient venus prêter à nos arguments une force nouvelle.

Nous avons dit que, durant près de quinze ans, les auteurs de la conception française du canal de l'Espierre avaient vu leurs démarches paralysées par les patriotiques efforts de quelques défenseurs de la prospérité nationale. Tant de résistance ne les arrêta point, et telle était l'importance qu'ils attachaient à la réussite de leur projet, qu'ils ne reculèrent devant aucun genre de sacrifices pour atteindre leur but; d'abord, ils cherchèrent à faire accroire que leur canal ne devait servir que comme débouché de Mons et Tournay vers Lille et Roubaix, tandis que les journaux du temps publiaient avec emphase que la première pierre du canal de l'Escaut, par Roubaix à Dunkerque, venait enfin d'être posée (1).

Ne pouvant combattre les arguments de leurs adversaires, les chambres de commerce d'Ypres et de Courtray, ils cherchèrent à acheter leur silence, et par des promesses fallacieuses, et par des offres capables de tenter des citoyens moins désintéressés. Le canal de Bossuyt surtout leur faisait ombrage, il fallait l'écarter. Ils suscitèrent la combinaison d'une jonction de l'Escaut à la Lys, à la hauteur d'Eeke, projet inutile au commerce, mais qui leur offrait cette perspective de faire avorter le canal de Bossuyt, sans nuire à celui de l'Espierre, et telle est, Messieurs, l'origine de cette jonction d'Eeke, dont le projet vous est soumis aujourd'hui, jonction qui, effectuée à une distance rapprochée du confluent des deux rivières, n'offrirait à la navigation aucun avantage nouveau; et finalement, à l'ombre d'une connexité entre tous ces projets, ils espèrent faire passer cette fois leur projet favori. Parviendront-ils à leurs fins? Le gouvernement belge se montrera-t-il moins jaloux de la dignité et de l'indépendance nationales que celui qui l'a précédé? C'est ce que la suite nous apprendra. Peut-être déjà les auteurs français du canal de l'Espierre ont-ils rêvé le succès de leurs efforts, parce qu'admis à l'enquête ils pourront y défendre leurs intérêts; et, en effet, Messieurs, l'audition de ces étrangers dans une affaire toute d'intérêt belge, offre une singulière anomalie; nous ne prétendons pas blâmer ici la conduite du ministère, désintéressé dans la question, il a voulu s'entourer de toutes sortes de lumières, mais cette condescendance envers les intéressés français se trouve-t-elle motivée par quelqu'antécédent de réciprocité? Non, Messieurs, loin de là, et naguère l'écluse de Rodignies n'a-t-elle pas été construite contre nous et sans nous? Et si jamais nous élevions des prétentions analogues, avec quel dédain ne seraient-elles point reçues?

Quoi qu'il en soit, Messieurs, quand bien même on parviendrait à prouver, comme on cherchera sans doute à vous le persuader, que le canal de l'Espierre présente quelques légers avantages sur celui de Bossuyt, un sentiment de dignité nationale vous portera, sans doute, à lui refuser votre sanction, parce que, comme nous venons de le dire, ce serait enrichir la France des débris de notre navigation intérieure succombant sous le coup qui lui serait porté.

---

(1) L'*Étoile*, journal officiel de l'époque, ainsi que le *Moniteur*.

Digitized by Google

Pleins de confiance dans les sentiments de patriotisme qui vous guident, nous vous soumettons, Messieurs, les réflexions que nous a suggérées l'amour du bien public qui nous anime, heureux si la démarche que nous faisons auprès de vous, peut jeter quelque jour dans la discussion qui se prépare, discussion solennelle, où, devant une assemblée exclusivement belge, les intérêts nationaux, représentés par le canal de Bossuyt, viennent défendre leur avenir que le canal de l'Espierre tend à leur enlever au profit de la France, jalouse de la prospérité de notre navigation intérieure.

Fait en séance de la chambre, à Ypres, le 2 septembre 1838.

Le secrétaire, DE HARRE.

Le président, J.-B. VAN DER PERREBOOM.

N° 16.

Observations adressées à la commission d'enquête, au sujet des écluses à établir sur la Lys, par des propriétaires et négociants des communes riveraines de la Lys dans l'arrondissement de Courtray (1).

Nous soussignés, propriétaires et négociants en marchandises et matières dont les transports se font par voie d'eau, habitant les contrées environnantes de la Lys, arrondissement de Courtray, avons appris avec satisfaction que vous êtes appelés, Messieurs, à émettre votre avis sur les questions importantes soumises à votre commission, et d'où doit dépendre, en grande partie, le bonheur ou le malheur des soussignés et autres propriétaires et commerçants, comme aussi d'une grande partie des consommateurs de notre bel arrondissement.

Pleins de confiance dans vos lumières, et nous rapportant à l'impartialité dont sera animée votre commission, nous ne vous dissimulons pas que bien des personnes ont vu avec regret que, parmi les membres de la commission, il s'en trouve dont les intérêts privés et les liens de famille ne permettent peut-être pas d'examiner, aussi consciencieusement qu'on pourrait le désirer, les questions soumises à votre délibération. Nous nous permettons de signaler ces craintes à votre commission qui fera la juste part des circonstances et de la position sociale de chacun des membres en particulier, pour avoir égard, comme de besoin, aux motifs qui seront allégués pour ou contre les questions qui se présentent à décider.

Nous prendrons la confiance, Messieurs, de vous faire quelques observations sur les questions qui sont soumises à votre examen; nous nous rapportons d'ailleurs aux mémoires déjà présentés à Sa Majesté et à la représentation nationale : ce sont surtout les questions n°s 2 et 6 de la première série qui doivent fixer notre attention.

La canalisation de la Lys, ou bien l'établissement de deux écluses sur cette rivière, l'une près de Deynze et l'autre aux environs de Vive-St-Éloy, est le travail le plus avantageux pour l'arrondissement de Courtray, et a été reconnu indispensable par tous les ingénieurs dont les sages projets ont toujours échoué devant les futiles objections qui ont guidé l'intérêt particulier à écarter ces projets, en prétextant bien des inconvénients qui ne peuvent exister en réalité. Nous aurons donc l'honneur de démontrer, en peu de mots, l'immense avantage et la nécessité absolue des projets de canalisation de la Lys, ou de l'établissement des écluses sur cette rivière.

Nous admettrons seulement deux écluses, comme nous l'avons déjà indiqué plus haut. Ces écluses semblent ne devoir coûter que quarante à soixante mille francs chacune. Mais supposons que la dépense doive s'en élever à fr. 200,000 : en portant l'intérêt de cette somme

---

(1) Cette pièce n'est parvenue à la commission qu'après la clôture de l'enquête.

Digitized by Google

à 5 p. °/₀, il faudrait percevoir fr.10,000 pour faire face au paiement des intérêts. Or en établissant, pour les deux écluses, un droit de 5 cents par tonneau, pour le bateau chargé, et de 2 cents par tonneau, pour le bateau à vide, et en prenant pour base l'année 1837, pendant laquelle 1,109 bateaux chargés et 298 à vide ont passé par Harlebeek, on trouvera un produit net de fr. 14,768-87 par an ; donc près de fr. 5,000 de plus que la somme nécessaire pour le paiement des intérêts, et qui pourrait servir à l'amortissement du capital des 200,000 fr., lequel pourrait s'amortir en moins de 40 ans, à moins que l'on ne décidât de payer une indemnité aux propriétaires des moulins d'Harlebeek, dont les intérêts pourraient être froissés par ces constructions. De cette manière, tout batelier et négociant paierait un droit très minime, équivalent à la moitié de celui que l'on paie aujourd'hui aux écluses d'Harlebeek, et il en résulterait un avantage immense, non seulement pour les bateaux venant de Mons, mais particulièrement pour ceux venant de Bruxelles, Anvers, le Brabant, Bruges, Ostende, etc., que l'on peut considérer comme formant les $\frac{5}{6}$ de notre navigation. et qui, ordinairement, prennent un aussi grand enfoncement que ceux venant de Mons et Tournay, dont le nombre ne monte qu'à $\frac{1}{6}$. Il en résulterait que les 1,000 kilog., qui nous sont expédiés de Bruxelles, ne nous reviendraient qu'à fr. 3 et peut-être moins encore, au lieu de fr. 5 ; il y aurait d'ailleurs un grand avantage en ce qu'au lieu de voir exister une différence de prix du transport des marchandises, de Vive-St-Éloy à Courtray, d'environ fr. 1-50 par tonneau, cette différence serait réduite à 15 ou 20 centimes ; alors on ne verrait plus chavirer les bateaux sur les bassières en-dessous d'Harlebeek, comme on le voit à tout moment, et comme cela a eu lieu dans la journée du 24 août, où l'on a vu que deux bateaux se sont encore, à peu près, cassés en deux, et dont on ne peut encore évaluer au juste la perte et l'avarie. Les négociants de Courtray et des environs ne se trouveraient plus dans la nécessité de décharger leurs bateaux à Warcoing, Pecq ou Bossuyt, pour en faire transporter les charbons de Mons, par chariots, jusque dans leurs magasins ; alors les habitants de Roulers, Ardoye, Pitthem, Meulebeke et autres communes, ne chercheraient plus leurs matières de construction, charbons, etc., de préférence au canal de Bruges et à Warcoing, d'où ils sont éloignés de trois lieues de plus qu'ils ne le sont de Menin, Courtray, Harlebeek, etc. C'est ainsi que nous serions à même de soutenir la concurrence avec les endroits sus-indiqués, et que nous jouirions d'un bienfait dont nous sommes, depuis si long-temps, si injustement privés. Enfin, au moyen d'une dépense aussi minime, pour de si grands travaux, on aura fait de la Lys la plus belle et la plus fréquentée des rivières. Alors on ne verra plus à Vive-St-Éloy des bateaux séjourner pendant trois mois, sans pouvoir changer de place, enfin, les négociants en lins et autres ne seront plus obligés d'envoyer leurs marchandises de Courtray à Gand, par chariots, afin de les faire arriver en temps utile à Ostende et Anvers pour les départs des bateaux à vapeur.

Avant de terminer ces observations nous désirons aller au devant d'une objection qu'on pourrait nous faire.

On prétendra peut-être que le nombre de 11 à 1,200 bateaux environ, que nous disons devoir passer sur la Lys et faire face aux dépenses des écluses, peut être exagéré ; qu'en prenant pour base les années 1836 et 1837 on verse dans l'erreur, puisqu'à cette époque un grand nombre de bateaux ont passé par la Lys, par suite des travaux que l'on exécutait sur la Scarpe et sur le canal de Lille. Mais nous répondrons à cette objection que cette cessation et cette perte seront amplement remplacées et dédommagées par la circulation sur la Lys des bateaux des négociants qui, au lieu de chercher par chariots leurs marchandises au canal de Bruges et à l'Escaut, préféreront la navigation sur la Lys.

En résumé, nous pensons, Messieurs, pouvoir avancer avec certitude que l'établissement des dites écluses en-dessous d'Harlebeek, peut seul être regardé comme d'une nécessité absolue, et nous demandons avec instance qu'elles se fassent le plus tôt possible, et nous croyons même que, si on pouvait parvenir à établir un droit équivalent et raisonnable au passage de Gand, tout canal de jonction pourrait être inutile. Nous ne voulons cependant pas contester l'utilité de l'un ou l'autre des canaux d'Eeke ou Bossuyt, et, bien certainement, nous désignerions celui de Bossuyt, le plus direct, comme le plus utile, si les frais de péages à établir, au lieu d'être de fr. 2-25 par tonneau, et hors de proportion pour pouvoir le fréquenter avec

Digitized by Google

quelque avantage, ne montaient encore qu'au triple de ceux du canal d'Antoing, qui ne sont que de 44 $\frac{1}{2}$ centimes par tonneau, malgré sa plus grande longueur de 6,351 mèt.; dans le cas contraire, nous considérerions celui d'Eeke comme le plus avantageux.

Nous avons lieu d'espérer, Messieurs, que vous daignerez peser ces diverses considérations : nous sommes certains qu'elles ne sont pas inutiles pour la décision des questions qui sont soumises à votre examen, et que vous y ferez justice.

(*Suivent les signatures.*)

N° 17.

Procès-verbaux de l'enquête.

SÉANCE DU 3 SEPTEMBRE 1838.

Ce jourd'hui, 3 septembre 1838,

Nous soussignés, membres de la commission d'enquête instituée en vertu de l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, du 31 mai dernier, nommés par les députations permanentes des conseils provinciaux des deux Flandres et du Hainaut, et par M. le ministre des travaux publics, de la manière déterminée par l'art. 3 de l'arrêté du 31 mai, à l'effet d'examiner le projet pour la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et de réunion de ces deux rivières, par un canal de jonction de Bossuyt à Courtray, et par ceux de l'Espierre vers Roubaix et d'Eeke à Deynze-Petegem;

Nous sommes réunis à l'Hôtel-de-Ville à Courtray, ensuite de convocation de M. le ministre des travaux publics.

Sont présents à la séance ouverte à une heure de relevée :

MM. le comte Félix de Mérode, président, ministre d'État, domicilié à Bruxelles;
Rainbeaux, propriétaire de mines, à Hornu;
Dumon-Dumortier, chaufournier, à Tournay;
De Haussy;
Rooman;
De Coster;
Reyntjens;
Eugène De Smet;
Jean Vergauwen, propriétaire, à Gand;
Du Bus (aîné), avocat, à Tournay;
Béthune, bourgmestre, à Courtray;
Beke-Beke, à Ypres;
Devander;
Vercruysse-Bruneel, négociant, à Courtray;
Rousselle;
Ernest Van den Peereboom, propriétaire à Courtray;

M. Vifquain, inspecteur des ponts et chaussées, intervient dans la séance.

La commission ainsi réunie, la délibération est ouverte.

M. le président dépose sur le bureau les pièces justifiant de l'accomplissement des formalités prescrites, ainsi que les réclamations auxquelles le dépôt des projets a donné lieu.

Il est donné successivement lecture des pièces ci-après indiquées :

1° Requête des habitants de Pecq, Warcoing, etc., en date du 8 juillet 1838, réclamant contre le projet (*Annexe* n° 1);

2° Observations de plusieurs membres du conseil provincial du Hainaut, en date du 14 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt;

Digitized by Google

3° Requête d'habitants de Pottes et Hérinnes, en faveur du canal de Bossuyt et contre celui de l'Espierre, en date du 9 juillet 1838;

4° Lettre de M. Corbisier, en date du 21 août 1838, qui consent à réduire les péages du canal de l'Espierre à 80 centimes à charge et à 20 centimes à vide (*Annexe* n° 2);

5° Observations, en date du 25 juin 1838, faites en faveur du projet du canal de Bossuyt sur Courtray, par deux membres de la chambre de commerce d'Ypres;

6° Observations favorables au même projet, faites par un grand nombre d'habitants de la commune de Gheluwe, en date du 5 juillet 1838;

7° Requête de la commune de Meulebeke, en date du 7 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt;

8° Requête, dans le même sens, de la chambre de commerce de Courtray, en date du 7 juillet 1838 (*Annexe* n° 3);

9° Pareille requête des bourgmestre et échevins notables de Roulers, en date du 11 juillet 1838, favorable au projet du canal de Bossuyt (*Annexe* n° 4);

10° Pareille requête favorable au même projet, par la ville de Thielt, en date du 12 juillet 1838 (*Annexe* n° 5);

11° Pareille requête en faveur du canal de Bossuyt, par des marchands de charbons, chaufourniers, brasseurs, fabricants d'huiles, savonniers, saliniers, habitant la ville de Wervicq, en date du 12 juillet 1838;

12° Pareille requête par l'administration communale de Courtray, du 13 juillet 1838 (*Annexe* n° 6);

13° Requête en faveur du canal de Bossuyt et contre ceux de l'Espierre et d'Eeke, par l'administration de Moorslede, en date du 14 juillet 1838;

14° Rapport favorable au projet du canal de Bossuyt, fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, en sa séance du 21 juillet 1838, par la commission nommée dans son sein, et approuvé par 45 voix sur 48 (*Annexe* n° 7);

15° Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 août 1838 (*Annexe* n° 8).

Cette lecture terminée, M. le président invite les assistants à communiquer les observations qu'ils croient avoir à faire.

Se présentent successivement :

M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay, qui lit un mémoire contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt à Courtray (*Annexe* n° 9);

M. Duponthois, propriétaire à Tournay, lequel, en son nom et au nom d'autres propriétaires de la même ville, se prononce contre le projet de la canalisation de l'Escaut;

M. Frion, brasseur à Antoing, présentant un mémoire dont il est donné lecture, et qui se prononce contre le projet de canalisation, mais qui demande la construction d'une écluse vers Escanaffles (*Annexe* n° 10).

MM. Gendebien et De Puydt sont entrés en séance pendant la lecture de ce mémoire.

Se sont présentés encore :

M. Dumortier, échevin de l'administration communale de Tournay, lequel, comme délégué par cette administration, en sa séance du 1er de ce mois, donne lecture d'un mémoire contre le projet de canalisation de l'Escaut; toutefois, si on admet la nécessité d'un canal, il donne la préférence à celui projeté de Bossuyt vers Courtray (*Annexe* n° 11);

M. Gilson, président de la chambre de commerce de Tournay, parlant au nom de cette institution et délégué *ad hoc* en séance du 1er de ce mois, ce dont il justifie par expédition du procès-verbal de la séance (*Annexe* n° 12), se prononce pour la canalisation de l'Escaut et en faveur des canaux de l'Espierre vers Roubaix et de Bossuyt vers Courtray;

M. Allard prénommé réplique à M. Gilson et combat quelques-unes de ses allégations;

M. Mimerel, maire de Roubaix, prononce un discours en faveur du canal de l'Espierre vers Roubaix, et, au moyen de calculs et de chiffres, cherche à prouver que les frais de navigation et de transport seront moindres par le canal de l'Espierre à Roubaix, que par toute autre voie (*Annexe* n° 13);

M. Duponthois réplique à M. Mimerel.

Digitized by Google

Personne ne se présentant plus pour être entendu, M. le président émet l'opinion que MM. Verrue-Lafrancq et Van der Elst, auteurs du projet du canal de Bossuyt vers Courtray, soient entendus.

Ces Messieurs demandent qu'il leur soit donné le temps nécessaire pour rencontrer les arguments et les observations des adversaires du projet; après avoir entendu quelques membres de la commission sur sa prochaine réunion, la commission décide qu'elle aura lieu demain 4 septembre, à 8 heures du matin.

M. le président lève la séance à 5 heures et demie du soir.

(*Suivent les signatures.*)

SÉANCE DU 4 SEPTEMBRE 1838.

Présents : MM. le comte Félix de Mérode, président;
Du Bus, aîné;
Béthune;
Beke-Beke;
Devander;
Vercruysse-Bruneel;
Rousselle;
Van den Peereboom;
Rainbeaux;
De Puydt;
Gendebien;
De Haussy;
Rooman;
De Coster;
E. De Smet;
Vergauwen;
Reyntjens;
Dumon-Dumortier.

MM. Vifquain, De Brock et Wolters, ingénieurs des ponts et chaussées, assistent à la séance.

M. le président ouvre la séance à 8 heures et demie du matin.

M. Verrue-Lafrancq lit un mémoire par lequel, et au moyen de calculs et de chiffres, il fait remarquer des inexactitudes dans ceux présentés en séance d'hier par M. Mimerel, maire de Roubaix, et établit des comparaisons toutes en faveur du canal de Bossuyt (*Annexe n° 14*).

M. Mimerel réplique à M. Verrue-Lafrancq, et, par des raisonnements et des chiffres, maintient ses allégations d'hier, et veut prouver les avantages pour les exportations par la navigation, du canal de l'Espierre vers Roubaix, sur celui de Bossuyt vers Courtray.

M. l'ingénieur Van der Elst réplique à M. Mimerel, et parle en faveur du canal de Bossuyt.

M. Vifquain, auteur du projet du canal d'Eeke vers Deynze-Petegem, parle en faveur tant de l'exécution du canal de l'Espierre que de celle du canal de Bossuyt; il les regarde tous deux comme avantageux au pays, et conclut à l'exécution entière des deux canaux.

M. Van der Elst répond à M. Vifquain, et cherche à démontrer que l'exécution du canal de Bossuyt rend absolument inutile le canal d'Eeke vers Deynze-Petegem et celui de l'Espierre vers Roubaix; il les regarde comme devant établir une concurrence fâcheuse contre l'exécution du canal de Bossuyt.

M. De Brock parle en faveur du canal de l'Espierre.

M. Gilson dit que, dans l'intérêt du commerce de l'arrondissement de Tournay, l'exécution du canal de l'Espierre est avantageuse pour l'exportation du charbon, de la chaux et des autres matières pondéreuses.

M. le président invite le public à se retirer; ce fait, il déclare la délibération ouverte; il

Digitized by Google

est onze heures, M. Desmaisières entre dans la salle et prend part à la délibération. Il annonce qu'une indisposition l'a empêché de se présenter plus tôt.

La commission, après lecture d'une lettre de la chambre de commerce d'Ypres, demandant à pouvoir présenter des observations par l'organe de son président, décide que la demande ne peut être accueillie, la discussion publique étant fermée.

Après une discussion à laquelle plusieurs membres prennent successivement part, M. le président, de l'aveu de la commission, pose la question suivante :

Une voie de jonction de l'Escaut et de la Lys est-elle d'utilité publique ?

Cette question est résolue affirmativement par 15 voix contre 4.

La question de savoir si la canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait pas la jonction inutile, est décidée négativement par 14 voix contre 5.

La question : si une jonction est jugée nécessaire nonobstant la canalisation des deux rivières, ne peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouscron, est résolue négativement par 15 voix contre 2. MM. Rooman et Vergauwen se sont abstenus, n'étant pas assez éclairés.

La question : si, nonobstant la communication par chemins de fer, un canal de jonction reste nécessaire, auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à Courtray, faut-il donner la préférence, est résolue en faveur du tracé de Bossuyt à Courtray, par 16 voix contre 3.

La commission délibérant si elle maintiendra la question de savoir, s'il pourrait y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt, décide négativement par 10 voix contre 9.

Elle décide affirmativement, par 17 voix contre 2, qu'en cas d'exécution du canal d'Eeke ou du canal de Bossuyt, ou en cas d'exécution simultanée des deux canaux, il faut persévérer dans la canalisation de l'Escaut avec travaux partiels sur la Lys. Trois membres ont ajouté à leur vote affirmatif, la condition que les travaux soient exécutés par l'État.

Il est une heure, M. le président suspend la séance.

Continuation de la séance reprise à deux heures de l'après-midi, tous les membres présents, ainsi que MM. Vifquain, De Brock et Wolters.

M. Devander lit un mémoire contre le projet du canal de l'Espierre.

M. De Haussy propose un amendement à la question de savoir si une voie nouvelle, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, est d'utilité publique. Cet amendement est ainsi conçu : « Je propose de voter la première question de la seconde série, avec la modification suivante : « Que le gouvernement sera invité à » faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condi- » tion suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires » pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire » concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; » 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de » Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

La commission adopte d'abord l'amendement par 13 voix contre 6, et la question étant elle-même mise aux voix avec l'amendement adopté, 7 voix répondent oui, et 7 non.

MM. Rooman, De Coster, Reyntjens, Vergauwen et Desmaisières se sont abstenus, parce qu'il ne leur est pas prouvé, que le canal de l'Espierre n'aura pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française.

La question si, en cas d'affirmative, on peut considérer cette voie nouvelle comme devant résulter de l'établissement du chemin de fer de Tournay à Mouscron, et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille, est résolue négativement par 15 voix contre 4.

La commission décide, par 17 voix contre 2, que, si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de fer de Tournay à Lille par Mouscron, est jugée nécessaire, il n'y a pas lieu de croire qu'on la trouvera dans le canal de Bossuyt à Courtray ; et, par 18 voix contre une, que le but de la communication économique avec le centre du

Digitized by Google

département du Nord, serait mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par celui de Courtray.

La commission décide, par 12 voix contre 7, que les canaux de l'Espierre et de Courtray ne sont pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second.

La question de savoir si le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement, est mise aux voix : 7 membres répondent oui, 7 membres répondent non, 5 membres s'étant abstenus; et la commission se partage de la même manière, sur la question de savoir s'il aurait pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises au-dessous des prix du marché intérieur en Belgique.

Les cinq membres qui se sont abstenus sur ces deux questions, l'ont fait par le motif énoncé lors de leur abstention sur la 1re question.

Est mise en délibération la 9e question ainsi conçue : Aurait-il pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins prochain, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises?

La commission décide, par 10 voix contre 9, que cette question ne sera pas mise aux voix, vu l'amendement adopté à la 1re question.

Par suite, il n'y a pas lieu à s'occuper de la 10e question.

Ainsi fait à Courtray, les jour, mois et an que dessus.

(*Suivent les signatures.*)

No 18.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Gand, du 9 octobre 1838.

Monsieur le Gouverneur,

Nous avons l'honneur de vous retourner les pièces qui se trouvaient jointes à votre lettre du 21 septembre dernier, 3e division, case 12, no 5978, mais parmi lesquelles nous n'avons pas trouvé les procès-verbaux de réunion de la commission d'enquête mentionnés dans votre lettre.

Nous avons soigneusement examiné les projets de canaux de l'Espierre et de Courtray, et nous devons persister dans l'opinion que nous avons émise sur le canal de l'Espierre, par la lettre que nous avons eu l'honneur de vous adresser sous la date du 12 septembre 1834, et qui se trouve imprimée dans le recueil des documents à consulter par la commission d'enquête, pag. 106 : en effet, ces deux canaux doivent faire à notre province un tort à peu près égal et ne peuvent lui apporter aucun avantage. La seule chose que, dans l'intérêt du commerce et de l'industrie, nous devons demander, c'est que l'Escaut et la Lys soient canalisés; nous pensons même qu'une fois la canalisation de ces deux rivières achevée, les motifs qui, dans d'autres provinces, font désirer le creusement des canaux dont s'agit, viendront à cesser. Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Gouverneur, pour vous prier d'insister près du gouvernement, afin que les projets de canalisation, tant pour l'Escaut que pour la Lys, soient incessamment mis à exécution, comme aussi, afin que l'entrave, apportée à la navigation sur la Lys près de Gand, par le placement d'un pont dormant, à l'endroit nommé le *Snephen*, soit bientôt levée.

Nous considérons la construction des deux canaux comme devant nuire aux intérêts de notre province, et, comme le conseil provincial est plus spécialement chargé par la loi de

Digitized by Google

veiller à ces intérêts, nous pensons qu'il serait utile que le gouvernement prît l'avis de ce conseil dans une affaire aussi importante, avant de prendre une décision définitive.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT, *président.*

Le membre de la chambre faisant fonctions de secrétaire,

E. GRENIER.

Pour copie conforme :

Le greffier provincial,

MONTIGNY.

Gand, le 18 octobre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

Nous avons l'honneur de vous informer qu'après avoir pris connaissance des procès-verbaux de la commission d'enquête, dont un exemplaire imprimé accompagnait votre lettre du 11 de ce mois, 3e division R., c. 12, n° 6408, notre opinion n'a aucunement été modifiée par les renseignements qu'ils contiennent, et qu'en conséquence nous persistons dans celle émise par notre lettre du 9 de ce mois.

La chambre de commerce et des fabriques,

BOSSAERT, *président.*

Le membre de la chambre faisant fonctions de secrétaire,

E. GRENIER.

Pour copie conforme :

Le greffier provincial,

MONTIGNY.

N° 19.

Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale, du 30 octobre 1838.

La députation permanente, etc.,

Vu l'arrêté de M. le ministre des travaux publics, en date du 31 mai dernier, 3e division, n° 1076, ordonnant une enquête sur les avant-projets présentés respectivement par les sieurs F. Verrue-Lafrancq, à Bruxelles, et Frédéric Corbisier, à Mons, pour la construction, par voie de concession de péages, d'un canal entre l'Escaut et la Lys, à la hauteur de Bossuyt sur Courtray et d'un canal de l'Espierre destiné à réunir l'Escaut au canal français de Roubaix;

Vu les procès-verbaux des réunions de la commission d'enquête qui a été instituée pour l'examen des dits avant-projets;

Vu l'avis de la chambre de commerce de Gand, en date du 9 de ce mois;

Vu l'arrêté royal du 29 novembre 1836;

Est d'avis :

Digitized by Google

Quant au canal de l'Espierre, que ce canal serait nuisible à la Belgique, en ce qu'il établirait un moyen d'écoulement plus facile vers la France du charbon du Hainaut, et que les diverses branches d'industrie de la Belgique reposent sur cette matière combustible, dont la grande consommation doit, d'ailleurs, amener un jour une pénurie et dont le prix élevé a déjà donné lieu à de vives réclamations émanées de divers points du pays ;

Que, pour ce qui est du canal de Bossuyt sur Courtray, on doit préférer à la construction de ce canal, la canalisation de l'Escaut et de la Lys; et que, quant à la construction d'un canal de jonction entre ces deux rivières à la hauteur d'Eeke sur Petegem-lez-Deynze, il convient d'en soumettre le projet à un nouvel examen après la canalisation de ces deux rivières.

Le présent sera adressé à M. le ministre des travaux publics, conformément à l'arrêté royal précité.

Gand, le 30 octobre 1838.

L. De Scheervel.

Par ordonnance :
Le greffier,
Montigny.

N° 20.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, du 20 octobre 1838.

Monsieur le Ministre,

Enfin, les débats solennels que vous avez ouverts sur la question du canal de jonction de l'Escaut à la Lys, et sur les projets connexes, sont terminés; nous avions bien raison d'avoir confiance dans leur issue ; la cause nationale a triomphé : le patriotisme des membres composant la commission d'enquête, leurs lumières, ne pouvaient laisser de doute à cet égard ; en effet, si, dans la solution des différentes questions, il n'y a pas toujours eu unanimité de votes, nous pourrons peut-être prouver qu'au fond on n'était pas aussi éloigné d'être d'accord, et que souvent on tendait au même but par des moyens différents. C'est l'objet de ces observations que nous venons vous soumettre, Monsieur le Ministre, en faisant l'historique de ce qui s'est passé à la commission d'enquête dont quelques-uns de nos membres faisaient partie ; nous l'accompagnerons des raisonnements que les différents votes nous semblent devoir suggérer, et sur lesquels nous fondons le triomphe le plus complet que la cause que nous défendons pouvait obtenir.

Une grande partie de la première séance a été consacrée à la lecture de toutes les pièces déposées aux chefs-lieux des provinces du Hainaut et de la Flandre occidentale. Dans la Flandre orientale, l'enquête n'avait donné lieu à aucune observation ; mais il est remarquable que, parmi les pièces déposées à Mons, aucune ne parle en faveur du canal de l'Espierre : la plus importante, sans doute, est celle qui a été rédigée par plusieurs membres du conseil provincial dans sa dernière session, tant contre la canalisation de l'Escaut que contre le canal de Roubaix, et en faveur de la jonction de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray. Dans la Flandre occidentale, les dix pièces déposées à Bruges offrent même unanimité de vues pour repousser le canal de l'Espierre, et réclamer celui de Bossuyt. Mais c'est surtout dans un extrait du procès-verbal de la dernière séance du conseil provincial que cet accord s'est particulièrement manifesté pour le canal de Bossuyt, et contre celui de l'Espierre ; là, les mandataires de la province, au nombre de 43 sur 48, ont émis un vœu formel qui résume tous les intérêts qu'ils représentent ; et, ceci est digne de remarque, les conseillers provinciaux de Bruges et de son arrondissement, assistaient à cette séance et ont, pour la plupart, donné leur

Digitized by Google

vote avec la majorité. Il est impossible de méconnaître que cet accord est du plus grand poids; aussi a-t-il dû faire la plus profonde impression sur les membres de la commission.

On reconnaîtra qu'après avoir épuisé la lecture de toutes les pièces qui lui étaient soumises, la commission d'enquête a parfaitement répondu aux vues d'impartialité de M. le ministre, en écoutant avec attention les *intéressés*, tant Belges que *Français*, qui sont venus, dans deux séances, pendant plusieurs heures, plaider avec toute la chaleur possible, en faveur des localités qu'ils représentaient. Tous ont parlé avec talent; à coup sûr, on ne peut nier que M. Mimerel, de Roubaix, membre du conseil général du commerce en France, n'ait apporté, dans la défense des intérêts français, toutes les ressources que l'art oratoire pouvait lui fournir; et, non moins éloquent qu'Énée n'était brave, il eût sauvé Troye de sa ruine, si Troye avait pu être sauvée. Il est vrai cependant que les intérêts voisins avaient peine à se dissimuler sous tous les raisonnements spécieux que l'orateur s'efforçait d'entasser, pour prouver à des Belges que c'était à la Belgique que le canal de l'Espierre devait profiter. Mais tous ses efforts ont été inutiles, et n'ont pu entraîner ceux qu'une conviction profonde des vrais intérêts de la nation mettait en garde contre les séductions de l'éloquence française. En définitive cependant, le représentant de la France n'a pu nier que la Scarpe devait avoir la préférence pour fournir Lille et ses environs, et que le canal de l'Espierre ne pourrait lutter avec elle, que pour l'approvisionnement de Roubaix, Tourcoing et environs. Ceci mérite d'être particulièrement noté.

Il serait peu utile de suivre les différents orateurs dans les développements qu'ils ont donnés au système que chacun défendait; la vérification de tous les chiffres qui ont été posés de part et d'autre, et en contradiction les uns des autres, ne serait pas chose moins stérile; d'autant plus que la commission elle-même a semblé croire qu'ils ne devaient pas avoir une grande influence sur sa manière d'envisager les questions qui lui étaient posées. Deux choses semblaient particulièrement la préoccuper et devoir entraîner son opinion : améliorer la situation des extracteurs du Hainaut et maintenir au pays les avantages qu'il possède par la navigation actuelle.

Le premier objet n'est pas facile à atteindre, et, certes, le temps que la Chambre des Représentants met à examiner une aussi grave question, prouve combien la solution en est difficile. Depuis plusieurs années, le prix du combustible a suivi une progression ascendante. Cependant les extracteurs se plaignent; les frais d'exploitation, ou plutôt de main-d'œuvre, leur enlèvent les bénéfices qu'ils devraient recueillir. Chaque jour, de nouvelles concessions de mines s'obtiennent et sembleraient devoir amener une baisse dans les houilles; le résultat est tout le contraire et c'est peut-être le seul article où la concurrence, au lieu d'amener une baisse, produit une nouvelle augmentation. Cela provient de la disette des bras; les ouvriers étant plus recherchés, augmentent de jour en jour leurs exigences; le salaire élevé qu'on leur donne forcément, leur permet de ne travailler que peu de jours de la semaine et la production du charbon ne s'accroît pas en raison de l'augmentation de la consommation; tandis que la concurrence pour obtenir des ouvriers, fait monter le prix de revient pour les exploitants et les met dans une impossibilité toujours plus grande de fournir le combustible à meilleur marché aux consommateurs. Cet état de choses n'est pas près de finir; une augmentation de débouché n'y portera point remède; elle produira de plus grands besoins aux lieux de production, accroîtra encore les prétentions des mineurs, par la concurrence des exploitants, et mettra ceux-ci dans la nécessité de vendre à perte ou de tenir les charbons à des prix qui nuiront aux industries qui les emploient, et les mettent dans une position plus difficile pour soutenir la concurrence avec les fabriques étrangères.

Abréger les voies de communication pour transporter les produits aux lieux de consommation, qui profiteraient ainsi d'une réduction dans les frais et le fret, est un moyen que la commission devait accueillir; c'est ce qui a déterminé le vote de la majorité sur la première question de la première série : « Une voie de jonction de l'Escaut à la Lys est-elle nécessaire? » 15 voix ont répondu oui et 4 non; toutefois, il a été convenu unanimement que le mot *nécessaire* serait remplacé par les expressions sacramentales de la loi; *d'utilité publique*.

Il ne pouvait échapper à la sagesse de la commission que réduire le prix des produits naviguant par l'Escaut en descente, et par la Lys en remonte, de la majeure partie des frais et

Digitized by Google

de la perte de temps dont ce parcours est chargé, c'était procurer aux consommateurs un avantage immense, sans imposer de sacrifices ni aux extracteurs ni aux ouvriers. C'était donc à la fois favoriser le Hainaut et les Flandres. Cet avantage était trop bien apprécié pour que la deuxième question :

« La canalisation de l'Escaut et de la Lys, en perfectionnant la navigation, ne rendrait-elle » pas la jonction inutile? »

ne fût pas décidée négativement. 14 voix se prononcèrent contre, sur 19 votants.

Une majorité plus grande encore, 15 voix contre 4, dont 2 se sont abstenues, se prononça négativement sur la 3e question :

« Si une jonction est jugée nécessaire, nonobstant la canalisation des deux rivières, ne » peut-on pas la considérer comme établie par les chemins de fer décrétés le 26 mai 1837, » lesquels comprennent une ligne de Tournay à Courtray par Mouscron? »

Le transport des marchandises pondéreuses par les chemins de fer est reconnu impossible en concurrence avec les voies fluviales. Dans le cas même où le fret fût supérieur par eau, on préférera toujours cette voie, à cause des frais de transbordement et de la perte qui en résulte pour les charbons : cette perte n'est pas évaluée à moins de 14 p. %.

A la 4e question :

« Si, nonobstant la communication par chemin de fer, un canal de jonction reste néces- » saire (d'utilité publique), auquel des deux tracés, d'Eeke à Deynze ou de Bossuyt à » Courtray, faut-il donner la préférence? » 16 voix contre 3 ont décidé que le canal de Bossuyt à Courtray aurait la préférence.

Ainsi se trouve décidée, par une majorité des plus imposantes, une des questions les plus controversées pendant plus de 15 ans. Cette jonction, adoptée primitivement par les chambres de commerce de Mons, Tournay, Courtray, Ypres et Ostende, comme devant être le second chaînon de la ligne de navigation intérieure et toute nationale, dont le canal de Pommerœul était le premier; cette jonction qui, répudiée ensuite par quelques intérêts privés qui avaient réussi à entraîner certaines autorités de Mons et de Tournay, avait été présentée d'abord par les ingénieurs, comme impraticable, impossible et repoussée comme telle par les défenseurs du canal de Roubaix; cette jonction qui, reconnue enfin possible, ne pouvait se réaliser, disait-on, à cause de l'énormité des frais de construction et d'entretien; pour laquelle, disait-on encore, aucun concessionnaire n'oserait *jamais* se présenter; cette jonction, enfin, contre laquelle se sont élevés les partisans du canal de Roubaix, par tous les moyens imaginables, et qui avait vu en dernier lieu lui surgir la nouvelle concurrence du canal d'Eeke à Deynze, lequel, soit dit en passant, n'avait en vue que de l'écarter, pour rendre celle de l'Espierre plus facile; cette jonction de l'Escaut à la Lys sur Courtray, a enfin, dans une enquête solennelle, composée de sommités parlementaires, politiques et industrielles du pays, obtenu une majorité de 16 voix sur 19. On conçoit que le préjudice qui doit en résulter pour Audenarde et Gand, ait empêché quelques membres, représentants de ces localités, d'y donner un suffrage approbatif, et que c'est ainsi qu'elle n'a point obtenu l'unanimité.

On comprendra aussi qu'une voie de jonction de l'Escaut à la Lys ayant été jugée d'utilité publique, et la préférence de cette voie ayant été donnée au canal de Bossuyt sur Courtray, quelques membres aient pu croire que la 5e question devenait inutile.

« Pourrait-il y avoir lieu d'exécuter concurremment les canaux d'Eeke et de Bossuyt? » Il s'en faut que cette opinion ait été adoptée par tous; car le retranchement de cette question n'a été adopté que par 10 voix contre 9. La majorité ne voulait lier l'avenir, tout en reconnaissant cette concurrence impraticable actuellement; la minorité demandait un vote négatif formel. Mais, par le retranchement de la question, il est naturel de conclure, comme par le vote de minorité, que l'exécution simultanée des deux canaux n'était point dans la pensée de la commission. Le canal d'Eeke, d'ailleurs, avait été complétement abandonné par son auteur, M. Vifquain, qui a reconnu qu'il ne pourrait jamais se réaliser en présence du canal de Bossuyt, et qu'il était désormais devenu sans objet.

Sur la 6e question, qui est maintenant devenue la 5e, on a demandé la division.

La première partie, « en cas d'exécution du canal d'Eeke, ou du canal de Bossuyt, ou, en

Digitized by Google

» cas d'exécution simultanée des deux canaux, faudrait-il persévérer dans le projet de cana-
» liser l'Escaut ? » a été votée par 17 voix sur 19.

Le remplacement de la seconde partie, « faut-il persévérer à canaliser la Lys, » par ces mots « *avec travaux* partiels dans la Lys, » a été voté à la majorité de 18 voix ; un seul s'est abstenu, sans en donner de motifs. « *Il y a donc lieu à canaliser l'Escaut avec travaux partiels dans la Lys ;* » tel est le vote de la commission d'enquête.

Rien n'est peut-être plus difficile à traiter que la question des travaux à faire dans la Lys. Cette rivière a une double utilité, et celle de la navigation est peut-être la moindre. L'emploi des eaux de cette rivière, pour le rouissage du lin, est d'une telle importance, qu'à moins d'être sur les lieux et d'en avoir une connaissance journalière, il est peu possible de s'en faire une idée. Les différents mémoires de la chambre de commerce de Courtray sur cette matière, peuvent donner à cet égard de grandes lumières.

Quoi qu'il en soit, les deux intérêts se réunissent pour réclamer des changements à l'état actuel des choses. Il paraît généralement reconnu qu'un partage est devenu indispensable entre Harlebeek et Gand ; mais l'exécution du canal de Bossuyt doit nécessairement amener un grand changement dans la régie des eaux de la Lys, parce que la grosse navigation s'y fera désormais en descente, au lieu de se faire en remonte, ce qui permettra de dispenser avec mesure la réserve en amont d'Harlebeek ; il était peu possible de décider aujourd'hui s'il ne faudrait qu'une écluse en aval, de quelle manière, et où elle devrait être construite : voilà pourquoi la commission, sans rien préjuger sur l'avenir, s'est, dans l'intérêt de la navigation, comme dans celui du rouissage, contentée d'exprimer le besoin de *travaux partiels*, laissant au temps et à l'expérience à décider de quelle nature ils devront être. Ici M. l'inspecteur Vifquain a reconnu que la canalisation projetée de la Lys était devenue impossible ; que le canal d'Eeke seul pouvait la rendre nécessaire et en faire supporter les frais par la navigation. La commission a pensé que, loin d'être utile, elle pourrait être nuisible, et c'est ce qui l'a portée à ne voter que des travaux partiels.

2e PARTIE.

Voies de communications vers le département du Nord.

Ici la discussion dans laquelle nous nous permettrons d'entrer pour émettre notre avis, prend une importance et une gravité nouvelles. Les grands intérêts du pays sont en présence. A côté des besoins des extracteurs de houille, se sont posées l'industrie manufacturière et la navigation des Flandres : elles aussi ont besoin de protection ; doivent-elles être entièrement sacrifiées aux exigences d'une faible portion d'une autre province ? Telle était la préoccupation de toute la commission d'enquête, lorsque la discussion s'est ouverte sur la 2e partie des questions qui lui étaient soumises.

Interpellés sur la possibilité d'enlever à la Belgique la navigation qu'elle possède, pour la transporter sur le territoire français, MM. les ingénieurs Vifquain et De Brock ne semblent pas d'accord. Le 2e soutient que les canaux du département du Nord ne peuvent être modifiés de telle sorte qu'ils puissent remplacer la navigation si facile et si économique des Flandres ; il nie aussi que cette navigation nous soit déjà enlevée par la concurrence des charbons anglais à Dunkerque, et, à cet égard, il détruit en grande partie les assertions de M. Mimerel. Si le nombre des bateaux est diminué, leur tonnage étant plus fort, la même quantité de combustible belge, ou à peu près, s'est présentée sur le marché de Dunkerque. Suivant M. Vifquain, au contraire, la navigation par les canaux de la Belgique pourrait, dans un temps donné, nous être enlevée, si la France voulait faire les frais nécessaires pour cela. Il est en effet peu possible de se refuser à l'évidence des intentions de nos voisins. Un document nouveau a été mis sous les yeux de la commission, et a dû changer le doute à cet égard en certitude, la certitude en conviction. Ce document est le rapport de M. le préfet du département du Nord, à l'ouverture du dernier conseil général de 1838.

On y voit que les améliorations les plus importantes ont été faites dans les différents canaux et rivières de ce département. La Scarpe, l'Escaut et la Deule ont donné lieu à des travaux qui en rendent la navigation plus facile et plus prompte. Des fonds sont encore votés pour le redressement et l'amélioration de la Scarpe ; le chiffre s'en élève à fr. 2,000,000. Le com-

Digitized by Google

plément des travaux de la Lys et de la Deule figure aussi dans la nomenclature des objets qui doivent fixer l'attention du conseil général, à côté du dévasement du canal d'Hasebrouck, pour lequel une somme de fr. 150,000 est portée.

« La rivière de l'Aa, dit M. le préfet, est sous la police et l'administration de M. le préfet » du Pas-de-Calais; mais elle nous intéresse peut-être plus que nos voisins, autant qu'eux, » sans doute, sous le rapport de l'emploi de ses eaux pour les irrigations et, davantage, sous » celui de la navigation; puisque l'Aa est la solution des canaux *de la Flandre vers la mer du* » *Nord.* » Il continue : « Les travaux de l'Aa en entraînent de considérables dans les canaux de » la Colme et de Bourbourg; je vous en ai déjà parlé dans le tableau des projets à l'étude : » les travaux de l'Aa sont poussés avec ardeur. Les fonds nécessaires sont alloués par la loi. »

Afin que sa pensée soit plus claire et plus manifeste pour tous, même pour les moins clairvoyants : « Quant au canal de Roubaix, dit-il peu après, il est toujours dans un état d'aban» don, et certes jamais entreprise n'aura coûté plus de tribulations et de fatigues. Je vous disais » l'année dernière que l'obstacle provenait d'un conflit belge. Il va être enfin jugé. Une com» mission de 18 membres, présidée par M. le comte Félix de Mérode, s'assemble à Courtray » dans les premiers jours de septembre; elle recevra des dépositions à l'enquête, les résumera » et soumettra immédiatement après son travail au gouvernement de Sa Majesté belge.

» *Nous devons beaucoup dans cette affaire, à l'intervention de M. le ministre des affaires* » *étrangères, président du conseil,* à M. le ministre de France à Bruxelles, et au zèle et à » l'activité de M. Mimerel, membre du conseil supérieur du commerce. »

Après de semblables aveux il ne peut plus exister aucun doute. Aussi tous les membres de la commission furent-ils unanimes pour reconnaître la possibilité pour la France d'enlever à la Belgique la navigation par ses eaux. Le projet d'un canal d'Hazebrouck à Bergues ne paraît point une chimère, et, s'il se réalise, comme conséquence du canal de l'Espierre, alors nous sommes certains qu'aucun bateau français ne passera plus par la Belgique. Parmi les membres de l'enquête, l'inquiétude était plus que suffisante pour faire rejeter un projet pour lequel quelques représentants du Hainaut ne dissimulaient point leur sympathie. C'est alors qu'ils proposèrent un amendement qui prouve et confirme plutôt les craintes de la commission à cet égard, qu'il ne servirait à porter remède au mal qu'on redoute. Cet amendement est ainsi conçu : « Que le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la » concession une clause, suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telle mesure qu'il » jugera nécessaire pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à » l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers » Dunkerque; 2° que ces mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concur» rence à celui de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la » haute Lys belge. »

Cet amendement fut mis aux voix, et adopté par 13 contre 6.

Ceux qui votèrent contre, le firent avec la conviction que le remède était inapplicable : plus certains que personne des vues secrètes de la France, il leur a paru que la mesure proposée par l'amendement était inefficace, voire même impossible, et, par cela même qu'ils étaient plus effrayés que d'autres du danger, ils crurent devoir repousser un moyen qui ne pouvait que faire illusion. Toutefois cette illusion ne fut pas telle que la majorité se laissât entraîner en aveugle, lorsque l'on en vint au vote sur la première question :

« L'utilité publique d'une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut » vers le centre du département du Nord. »

Cette voie nouvelle ne pouvait être que le canal de l'Espierre, et c'est ainsi que tout le monde l'entendait. Au contraire, 7 voix seulement se prononcèrent pour et 7 voix contre; 5 s'abstinrent : invités à donner les motifs de leur abstention, ils déclarèrent, *qu'il ne leur était pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aurait pas des conséquences funestes pour l'industrie gantoise, au bénéfice de l'industrie française.*

Or, d'après l'usage ordinaire de toute assemblée délibérante, la parité des voix emporte de droit le rejet d'une proposition; l'utilité du canal de l'Espierre doit donc être également considérée comme repoussée. Bien plus, comme, en vertu de la loi, les commissions d'enquête sont instituées et appelées pour décider, en dernier ressort, de *l'utilité publique* des projets qui

Digitized by Google

leur sont soumis, il est évident que, conformément à la décision intervenue par la parité des voix, il ne pourrait être donné suite légalement au canal de l'Espierre, dont l'utilité n'a point été reconnue; les expropriations nécessaires ne pourraient être obligatoires pour aucun propriétaire. Cela est évident.

Maintenant, pour peu que l'on réfléchisse sur les motifs qui ont porté cinq membres à s'abstenir, il est impossible de ne pas considérer leur abstention même, comme un vote négatif, surtout si on la rapproche d'un vote favorable de ces mêmes membres à l'amendement dont nous avons parlé plus haut. Or, la crainte des représentants de la Flandre orientale était vivement partagée par ceux qui avaient voté contre la voie nouvelle, contre le canal de l'Espierre; eux aussi ils avaient dit qu'en procurant à Tourcoing et Roubaix les charbons, cet agent principal aujourd'hui de la production manufacturière, à des prix inférieurs, c'était donner à l'industrie française un avantage immense et écraser l'industrie belge, qui, désormais, se trouverait dans l'impossibilité de soutenir la concurrence, non seulement sur les marchés français, mais même à l'étranger. La France ayant d'ailleurs aujourd'hui une voie commode et facile pour le transport des charbons, une voie par laquelle le fret même est plus bas, pour Lille, que par nos eaux pour Gand, il faut convenir qu'en présence des dangers signalés, il n'était pas possible de croire qu'ici le Hainaut pût réellement avoir un intérêt bien grand à une nouvelle voie, puisque celle existante était plus que suffisante pour écarter même la concurrence des charbons anglais. A cet égard, des renseignements que nous avons pris à de bonnes sources, nous permettent de donner ici l'assurance qu'il n'en vient plus à Lille : les industriels qui en ont fait usage, ont dû y renoncer, parce qu'il brûle trop vite, parce qu'il donne trop de freinte, et parce que tous les faux frais le font revenir à un prix trop élevé. Il n'y a pas d'avantage à s'en servir, et les charbons français et belges ont la préférence; il se consomme encore des charbons anglais à St-Omer et vers le littoral de la mer, mais en petite quantité et pour les foyers domestiques seulement; les propriétaires d'usines ne l'aiment pas; il détruit et brûle les chaudières, de l'aveu même de M. Mimerel.

N'ayant pas à craindre cette concurrence, dont on a voulu effrayer le public, et les communications existantes par eau étant suffisantes, le transport par axe de Tournay et environs vers Roubaix étant aussi très avantageux au pays; tous ces motifs étaient plus que suffisants pour ne pas sacrifier à la fois tous les vrais intérêts de la Belgique en faveur de ceux de nos voisins. Ils ont donc eu raison, les membres de la commission qui ont craint que le canal de l'Espierre n'eût des conséquences funestes pour notre industrie; ils ont bien mérité de la patrie, ceux qui, dans une position aussi critique, et partageant au plus haut degré ces mêmes craintes, ont voté contre une combinaison qui ne tend à rien moins qu'à ruiner entièrement notre industrie. Les uns et les autres, réunis dans les mêmes vues, ne pouvaient avoir qu'un seul but; préserver le pays d'un si grand malheur, c'est ce qui nous a fait dire que le vote négatif des uns et l'abstention des autres étaient une seule et même chose : ce qui, en réalité, forme bien une majorité de 12 voix contre le canal de l'Espierre.

Si maintenant nous combinons ce résultat avec les conséquences de l'amendement voté préalablement; si nous parvenons à prouver qu'il est impraticable; qu'il est impossible, par les moyens mis à la disposition de l'État, de faire échapper notre navigation aux projets d'envahissement de la France; on conviendra que ceux qui ont voté pour le canal de l'Espierre, sous la garantie que leur donnait cet amendement, l'ont, par le fait même, rejeté. A coup sûr, on ne supposera pas aux membres de la commission qui ont proposé l'amendement que nous avons cité textuellement, l'intention d'induire leurs collègues en erreur : cette idée ne peut se présumer. Ils croyaient donc bien à l'efficacité du moyen qu'ils présentaient, pour garantir la Belgique contre les intentions, manifestées par la France, de nous enlever la navigation qui emprunte nos eaux; ils croyaient donc à la possibilité pour nous de perdre cet avantage, et ils reconnaissaient qu'elle était dans la pensée de nos voisins; mais, cependant, par quelles mesures le gouvernement s'opposera-t-il aux efforts que feront nos voisins pour parvenir à leur but? Ce ne pourrait être que par des droits différentiels. Eh bien, alors, comment les appliquerait-on? Les bateaux qui se rendront par l'Espierre à Dunkerque, pourront-ils être forcés à dire leur destination réelle? Quel contrôle aurons-nous en France, pour savoir s'ils sont allés à Dunkerque ou non? On observe à cet égard que le concession-

Digitized by Google

naire des travaux dans la Deule exerce un droit, qu'il perçoit même aux frontières belges, sur la Lys, à la sortie de France. Nous le concevons, ce concessionnaire a un droit acquis en France, qu'il exerce sur les eaux françaises, mais de quel droit irons-nous faire des vérifications sur le territoire de nos voisins? Et puis, quelle pénalité prononcera-t-on contre ceux qui auront manqué à leur engagement, à la foi donnée? Nous avons entendu dire qu'à l'avenir on leur interdira le canal de l'Espierre; ce n'est sans doute pas sincèrement que l'on parle ainsi. A quoi donc alors servirait ce canal? La France qui, aujourd'hui, voudrait peut-être nous imposer la concession de ce canal, souffrira-t-elle alors que nous lui refusions de faire usage d'une voie que nous aurons eu la faiblesse de lui accorder? On a dit encore : mais il y a dans le cahier des charges une clause de rachat, et le canal de l'Espierre pourra donc passer aux mains du gouvernement. Ainsi, vous aurez la clef du canal dans vos mains. Ce que nous venons de dire est également applicable à l'État. Ainsi, que ce soit un concessionnaire ou le gouvernement qui possède le canal, il ne pourra être pris aucune mesure conservatrice; en prît-on, elles seront sans effet, sans résultat aucun, et la France, au besoin, s'y opposera par des représailles nuisibles à nos intérêts ou à notre industrie; quand nous aurons décidé qu'on ne peut aller à Dunkerque que par nos eaux intérieures, elle prendra, de son côté, des mesures pour nous en empêcher, et refusera d'admettre toute navigation qui ne passera pas par l'Espierre.

D'ailleurs, à quoi servirait-il que l'État fît l'acquisition d'un canal pour en restreindre la navigation? A moins qu'on ne dise qu'il dût acheter des verges pour se fouetter? Mais nous soutenons que jamais l'État ne fera le rachat et que jamais il ne pourra le faire. Le canal de l'Espierre n'est au fond destiné qu'à faire la guerre à la Scarpe, pour arriver à Roubaix et environs, on l'a dit à satiété; les défendeurs de cette communication ont tout fait pour le prouver, ses partisans mêmes se sont fortement appuyés là-dessus pour en faire sentir l'utilité; mais on a annoncé à la commission d'enquête que les concessionnaires, qui ont déjà fait descendre les péages à 80 centimes à charge et à 20 centimes à vide, feraient encore de nouveaux sacrifices. C'est la conséquence de la lutte entre ces deux voies de communication : conséquence qu'on ne peut nier, puisque c'est sur elle qu'on se fonde; on a été jusqu'à dire qu'on pourrait y naviguer pour rien. Or, s'il faut en arriver là pour l'emporter sur la Scarpe, on conviendra que, dans aucun cas, l'État ne pourrait se rendre propriétaire d'un canal qui ne produirait plus rien, ou par lequel on ne passerait plus. La clause de rachat est donc un piège de plus et une sécurité de moins pour le pays.

Nous nous résumons, et nous pensons qu'il n'a pu être dans la pensée des auteurs de l'amendement, ni de ceux qui l'ont voté, de mettre aux mains du gouvernement un moyen impraticable; ils ont donc eu l'intention de garantir la Belgique contre toute éventualité; mais, puisque cela est impossible de toutes les manières, il faut en conclure que leur vote affirmatif, qui n'était et ne pouvait être que conditionnel, est négatif, et que ceux mêmes qui ont donné leur suffrage au canal de l'Espierre, ont par cela même voté contre. C'est ce que nous voulions prouver.

Continuant l'examen des différentes questions soumises à l'enquête, nous arrivons à la seconde de la deuxième partie :

« Ne peut-on pas considérer cette voie (cette voie nouvelle vers le département du Nord)
» comme devant résulter du chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété le 26 mai 1837,
» et de son prolongement depuis la frontière jusqu'à Lille? »

Cette question a eu le même sort que celle de même nature proposée dans la première partie. Les chemins de fer ne semblent pas appelés au transport des marchandises pondéreuses en concurrence avec les voies fluviales. Aussi a-t-elle été résolue négativement à l'unanimité.

« 3° Si une voie plus économique que celles existantes et que celle du chemin de Tournay
» à Lille par Mouscron, est jugée nécessaire, y a-t-il lieu de croire qu'on la trouvera dans le
» canal de Bossuyt à Courtray? »

Après le vote sur la première question, qui écarte entièrement celle de l'utilité publique d'une nouvelle voie, le canal de Bossuyt à Courtray ne se trouvait plus en présence que des voies existantes de la Scarpe ou de la Sensée. Or, il est prouvé que, dans l'état actuel des

Digitized by Google

choses, aucune navigation ne pourrait lutter avec les communications d'aujourd'hui ; il n'y avait donc pas moyen de nier que le canal de Bossuyt ne pourrait atteindre ce but.

C'est une vérité que la commission a dû reconnaître, et 17 voix sur 19 l'ont proclamée. Ce vote prouve surtout l'impartialité des membres de l'enquête, qui, d'ailleurs, n'étaient pas favorables au canal de l'Espierre.

4e *question*. — C'est encore par les mêmes motifs que cette question a été résolue affirmativement par 18 voix sur 19.

« Le but de la communication économique avec le centre du département du Nord, » serait-il mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix que par le canal de » Courtray? »

Le principe de l'utilité rejeté à l'art. 1er, les votes sur ces deux questions n'ont plus la même importance. On doit convenir en effet, que, dans ce qui s'est passé relativement à la première question, que nous considérons avec fondement comme rejetée, aussi bien que dans l'amendement et les motifs de l'abstention, se résume tout le débat sur l'objet du canal de l'Espierre. D'ailleurs, nous ne pensons pas que la commission ait jamais entendu porter ses vues au delà de Roubaix et ses environs. M. Mimerel lui-même l'a dit : l'Espierre serait plus cher pour Lille que la Scarpe. Il est vrai que, sur l'Espierre, on est disposé à réduire encore les péages, déjà modifiés, et qui ne seraient plus que de 80 centimes à charge et de 20 centimes à vide. Mais alors on baissera aussi dans la Scarpe, ainsi que nous l'avons déjà dit; et tout se bornera à une lutte entre les deux canaux. Mais, comme ce ne peut être là le seul résultat que la France se promette du canal de l'Espierre, on ne peut expliquer la persistance qu'elle met à l'obtenir qu'à ses vues, plus rationnelles et plus positives, de nous enlever notre navigation, et, en second lieu, de nuire plus sûrement à notre industrie en favorisant la sienne. Son nouveau tarif sur les charbons à leur entrée en France, confirme tout ce que nous avons dit à cet égard. Il est clair, il est évident, que l'on a eu en vue de favoriser le canal de l'Espierre au préjudice de toute autre voie de communication. C'est en présence de ces dispositions de douane, que les membres de la commission ont été amenés à convenir que le canal de Bossuyt ne pouvait servir de voie économique pour le département du Nord, comparativement aux voies existantes et même à celle de l'Espierre, si elle était jamais possible (1).

La 5e question : « Les canaux de l'Espierre et de Courtray sont-ils dans des conditions » de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établisse- » ment du second? » a été résolue négativement par 12 voix contre 7.

On conçoit que les membres ayant foi dans l'efficacité des mesures, qu'en vertu de l'amendement adopté avant le vote sur la première question, l'État pourrait prendre dans l'intérêt de notre navigation, on conçoit, disons-nous, que rassurés sur le danger que cette navigation sur la haute Lys devrait courir par l'établissement du canal de l'Espierre, ils aient pu donner un vote négatif sur cette question. On remarquera cependant qu'un membre de plus est entré dans les rangs de l'opposition, qui ne partageait pas cette sécurité. Toutefois, il faut en convenir, comme les bateaux qui passeraient par l'Espierre, pour aller dans la haute Lys, devraient être vus sur le territoire commun à la Belgique et à la France, il y aurait au moins un contrôle possible. Mais, dans tous les cas, les moyens de répression et les remèdes à apporter rentreraient dans la catégorie de ceux dont nous avons parlé plus haut, et, s'ils étaient possibles ici, ils n'en seraient pas moins odieux pour la France qui y trouverait bientôt motif pour nous en faire repentir. Voilà sur quoi s'est formée l'opposition des sept membres qui ont répondu affirmativement sur cette question. On ne peut, en effet, nier qu'il y eût lieu de craindre sérieusement cette concurrence, puisque la majorité avait jugé bon de s'armer contre elle, par un amendement pour l'empêcher. S'il n'y avait pas eu cette crainte,

---

(1) Par les dispositions ici rappelées, les droits sur la houille, sont :

De la mer à Halluin exclusivement, de ..... 50 cent. par 100 kilog.
Par tous les autres points, de..... 15 id.

Or, l'Espierre est au delà d'Halluin, et le canal de Bossuyt en deçà, à partir de la mer.

Digitized by Google

à quoi bon faire prendre des mesures pour s'y opposer? En sorte qu'au fond, par l'amendement seul, il y a eu unanimité pour reconnaître la possibilité de cette concurrence, et, quoique les voix se soient partagées sur le vote, on peut dire qu'on était d'accord sur le fond.

C'est encore le vote sur ce même amendement et celui sur les 1re et 5e questions, qui ont fait retrancher la 6e. Elle n'avait, en effet, plus d'objet, tout ce que nous avons dit à cet égard le prouve.

Enfin, d'après ce qui s'était passé relativement à la 1re question, il était facile de prévoir le sort des 7e et 8e.

7e *question*. — « Le canal de l'Espierre, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire ob-» stacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait-il, par lui-même, » des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement? »

8e *question*. — « Aurait-il pour conséquence de nuire à l'industrie indigène, en permet-» tant de fournir le combustible aux usines françaises au-dessous du marché intérieur en » Belgique? »

Même nombre de voix s'est prononcé pour et contre et s'est abstenu; 7 voix ont répondu oui, 7 non, et 5 se sont abstenus sur ces deux questions qui furent mises aux voix successivement.

Nous nous dispenserons de revenir sur les motifs et l'importance de ce vote, qui, au fond et en présence des considérations que nous avons développées, équivaut à une unanimité pour repousser le canal de l'Espierre. Nous ferons seulement remarquer, que tout ce que nous avons dit plus haut, se trouve pleinement confirmé par les décisions prises à l'égard de ces deux questions. On ne peut en tirer d'autre conséquence que celle-ci : oui, il y a des inconvénients assez graves pour renoncer au canal de l'Espierre; oui, il aurait pour conséquence de nuire à l'industrie belge, en permettant de fournir le combustible aux usines françaises, à des prix de plus en plus avantageux pour elles. En effet, si la guerre que se feraient les canaux français, avait pour résultat de faire baisser les péages, tant sur la Scarpe que sur le canal de l'Espierre, et d'amener une concurrence entre les charbons français et belges, il est indubitable que les prix de cette matière, qui est d'un si grand intérêt dans la fabrication, et qui a une si grande influence sur le prix de revient de la production, il est indubitable, disons-nous, que les prix en doivent nécessairement arriver ainsi, graduellement, à un taux chaque jour plus avantageux; et notre industrie qui déjà lutte péniblement avec celle de nos voisins sur les articles en concurrence, se verrait ainsi dans une position d'autant plus défavorable, et hors d'état de jamais pouvoir s'exercer sur des objets de fabrication, que Tourcoing et Roubaix possèdent déjà, et que nous pourrions avoir intérêt d'aborder un jour. Il est hors de doute que, sous ce rapport, tout ce qui favorise l'industrie française, est au détriment de la nôtre, puisqu'en définitive, une baisse de prix sur le combustible chez nos voisins, ne peut avoir pour résultat que d'amener une nouvelle augmentation en Belgique. C'est pourquoi les 5 représentants de la Flandre orientale se sont abstenus. C'est aussi ce qui a motivé le vote des 7 membres qui ont répondu oui aux deux questions.

Plus on avançait dans la discussion et plus elle s'éclairait.

Il est certain que, pour ceux qui avaient résolu affirmativement l'amendement, la 9e question était devenue sans objet. Elle était ainsi conçue :

« Aurait-il (le canal de l'Espierre) pour conséquence d'enlever aux canaux belges, dans » un avenir plus ou moins prochain, la navigation française, pour la transporter dans les » eaux françaises? » Quoi qu'il en soit, ni le partage des voix nous semble très significatif, et la suppression de la 9e question ne fut décidée que par une majorité d'une voix. La minorité qui s'est accrue ici de 3 voix, eût voulu une déclaration explicite, tandis que la majorité, qui était, au fond, comme nous l'avons dit et répété, d'accord sur ce point avec la minorité, trouvait que l'aveu était suffisamment expliqué par l'amendement; comme on le voit, s'il y a dissidence, elle est bien peu sensible par le nombre, et, en réalité, il n'y a pas même une nuance sur le principe en lui-même.

10e *question*. — « Ce danger, fût-il reconnu réel, devrait-on s'y arrêter en présence des » modifications que le régime des douanes françaises a subies depuis 1835. »

Cette question n'a pas été discutée, ou plutôt a été reconnue inutile. Il est très facile

Digitized by Google

d'expliquer pourquoi la commission en a agi ainsi. Dans une décision aussi grave, de quel poids peuvent être des dispositions de douanes, variables par leur nature, et que les besoins de l'industrie, les opinions de ceux qui gouvernent, quelquefois des intérêts personnels ou dominants chez ceux qui sont à la tête de l'administration, peuvent faire changer tous les jours.

Certes, il ne serait pas étonnant, que, dans des circonstances données, ainsi que nous l'avons déjà vu, l'avènement au pouvoir de certains hommes d'État ne fît naître des mesures protectrices pour les extracteurs français, au détriment de nos charbonnages; la commission nous semble donc avoir agi prudemment, en écartant la discussion sur des éventualités qui n'ont aucune fixité, et sur lesquelles elle ne pouvait asseoir une opinion qui eût une portée durable.

De tout ce qui précède on peut conclure deux choses :

1° Le canal de Bossuyt à Courtray a triomphé de tous les obstacles qu'on lui avait opposés depuis 15 ou 18 ans. Une majorité de 16 voix sur 19, s'est prononcée pour cette nouvelle voie de communication. D'autres se sont chargés de développer tous les avantages qu'elle doit procurer au pays. Le commerce, l'agriculture, l'industrie, les extracteurs du Hainaut, y sont également intéressés. Ce canal a donc reçu la sanction la plus solennelle qu'il pouvait espérer, et sa réalisation ne peut plus faire de doute ;

2° Le canal de l'Espierre, au contraire, a été complétement repoussé, puisque la question *d'utilité publique* n'est point admise. Il ne nous semble donc pas possible qu'il puisse être concédé légalement ; le projet manquant par sa base de la sanction dont il a besoin pour être rendu obligatoire. Tous les autres votes qui s'en sont suivis, n'ont été qu'une conséquence, tant de l'amendement préalable, que du vote intervenu sur le principe de l'article lui-même ; or, ce vote ne peut être considéré que comme négatif, et il serait sans doute difficile d'en tirer une autre conséquence.

Aussi, Monsieur le Ministre, si le gouvernement a pu hésiter jusqu'ici d'accorder la concession du canal de l'Espierre, dans d'autres temps, parce qu'il était avéré qu'il ne peut profiter qu'à la France ; il nous semble qu'aujourd'hui, il ne doit plus y avoir de doute pour lui. Les craintes se sont fait jour de toutes parts, et ce n'est pas pour le faible avantage de procurer peut-être au Hainaut une voie plus courte vers Roubaix, Tourcoing et leurs environs, que le gouvernement ira compromettre les intérêts réels et bien entendus du pays. Aussi pouvons-nous nous rassurer sur les intentions des membres du cabinet belge. Ils sauront démêler le vrai de l'illusion ; ils ne prêteront point la main à un projet qui équivaudrait à un suicide moral et politique, puisque les conséquences seraient de doter la France d'un moyen de nous nuire directement, et de nous ôter à nous-mêmes la possibilité d'ouvrir une nouvelle voie vers la partie des Flandres, qui en a un si grand besoin. Car on ne peut se le dissimuler, le canal de l'Espierre, s'il était concédé, aurait pour conséquence certaine de rendre celui de Bossuyt impossible. Rien ne pouvant garantir celui-ci contre le danger de se voir enlever par l'autre, la navigation sur laquelle il doit compter, surtout, si un jour l'on donnait suite au prolongement sur Ypres, qui est le complément de la vaste ligne de la Meuse à la mer du Nord, de cette navigation intérieure et toute nationale, si vivement sollicitée par les chambres de commerce susrappelées, et notamment par la nôtre, depuis de bien longues années.

Jamais, selon nous, le gouvernement n'a été en meilleure position ; jamais il n'a été plus fort pour résister aux instances de nos voisins, dont, d'ailleurs, nous avons d'autant plus raison de nous méfier qu'ils sont plus importuns et plus opiniâtres. Nous avons donc la confiance que la cause nationale l'emportera. C'est dans ce sens, Monsieur le Ministre, que nous osons compter sur votre puissant appui ; votre patriotisme et les sentiments qui vous animent, nous sont de sûrs garants du parti que vous prendrez, dans cette question si importante pour les contrées dont nous sommes appelés à défendre les intérêts ; intérêts, qui ne sont pas seulement les nôtres, mais ceux de la Belgique entière : ce qui nous donne encore un grand avantage sur nos adversaires qui ont peine à déguiser les intérêts de l'étranger, sous la fausse apparence des intérêts d'une localité.

Nous le répétons donc avec confiance, Monsieur le Ministre, ceux qui sont à la tête des

Digitized by Google

affaires du pays ne failliront pas dans cette circonstance solennelle, et nous n'aurons point à regretter qu'une décision sous le règne d'un souverain de son choix, vienne attrister la Belgique, en changeant celle dont elle avait cru pouvoir se réjouir sous l'ancien gouvernement qu'elle a renversé.

Recevez, Monsieur le Ministre, l'expression de notre parfaite considération.

Courtray, le 20 octobre 1838.

Le secrétaire, — BIEBUYCK.

Le président, — F. ROSSEEUW.

N° 21.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ypres, du 29 septembre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

La chambre de commerce et des fabriques de cette ville a reçu, avec votre missive n° 7858, 3e division, communication des procès-verbaux de l'enquête qui a eu lieu à Courtray, le 3 de ce mois, sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray et projets connexes.

Le gouvernement s'attend, dit votre missive, à ce que la chambre se considère comme ayant été entendue, puisqu'elle a présenté ses observations à la commission d'enquête elle-même. Mais le procès-verbal porte textuellement que la députation de notre chambre n'a pas été admise à présenter ses observations: il est vrai qu'après cette espèce de forclusion, elle a envoyé à M. le président de la commission d'enquête un exposé sommaire de ce qu'elle désirait lui soumettre, et, dans l'ignorance où nous sommes de l'usage qui a été fait de cet exposé, nous avons l'honneur de vous en transmettre la copie, avec prière de joindre cette pièce aux autres observations qui seront faites sur les projets de canaux en discussion.

Nous pourrions, sans doute, étendre nos remarques sur ces projets, mais en maintes circonstances, la chambre ne s'est fait faute de manifester au gouvernement sa manière de voir; et, malgré tout ce qui milite en faveur de l'un des projets, qui est tout d'intérêt belge et qui doit favoriser une masse d'indigènes, et malgré tout ce qui doit faire réprouver l'autre qui ne favorise que la France, à nos dépens, le gouvernement persiste à mettre en concurrence, à traiter, au moins sur un pied égal, si la balance ne penche pas du côté opposé, une communication sur le territoire belge, et une communication qui conduit à l'étranger, ce qui nous semble contraire à ce que doit une bonne administration aux intérêts des regnicoles. Dans cette occurrence, nous nous bornerons ici à exprimer l'espoir que le gouvernement ne permettra pas que le dernier coup soit porté, et que la navigation intérieure de cette contrée soit à jamais sacrifiée.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de notre haute considération.

Le secrétaire, — DE HAERNE.

Pour les président et membres, — L. MULLE.

Digitized by Google

N° 22.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Bruges, du 15 octobre 1838.

Présents : MM. Roels, *président*, Sinave, *vice-président*, Bouvy, Wielmaeker, Perlau, Dujardin, Saney, Van Steenkiste, Vanwymelbeke, *membres*, et Lagache, *secrétaire-adjoint*.

La réunion des membres de la chambre avait pour objet l'examen du projet du canal de Bossuyt à Courtray, ainsi que des projets connexes.

MM. Sinave, Vanwymelbeke, Perlau et Vanderghote (ce dernier absent), nommés dans la séance du 27 septembre dernier, commissaires, à l'effet de prendre lecture des nombreux documents que M. le ministre des travaux publics a fait imprimer, pour et contre l'ouverture du canal de l'Espierre ou de Warcoing vers Roubaix, de même que de la lettre de M. le ministre d'État, gouverneur de la province, du 24 précédent, à laquelle était annexé un exemplaire des procès-verbaux de la commission d'enquête qui s'est réunie à Courtray, le 3 et le 4 septembre dernier, et d'en faire un rapport à la chambre, en conformité de l'art. 13 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836.

Après la lecture des questions posées par M. le ministre des travaux publics, 1re et 2e séries, à la suite de l'exposé sommaire de tous les renseignements adressés, depuis 4 ans, au gouvernement, pour et contre le projet d'ouvrir un canal de navigation entre l'Escaut et la Deule par Roubaix, tant par les députations des États des provinces des deux Flandres, que du Hainaut, ainsi que des régences des villes et communes et des chambres de commerce ;

Un membre de la dite commission a exposé, dans une note écrite, qu'en examinant avec attention tout ce qui a été écrit sur les projets d'un canal d'Espierres à Roubaix et de Bossuyt à Courtray, il était étonné de rencontrer tant de difficultés et de contradictions qui vont jusqu'à l'absurde ; il est d'opinion que trois causes principales dominent, en grande partie, la production des mémoires : 1° l'ignorance, 2° l'égoïsme ou l'esprit de localité et 3° une peur panique, en ajoutant qu'on doit être convaincu qu'en augmentant les voies de communication, on agrandit le bien-être du pays, et que c'est ici le cas, qu'il est incontestable qu'un canal de l'Espierre vers Roubaix procurera un avantage inappréciable pour les produits de la province du Hainaut ; que cependant on craint que, par cette nouvelle voie, la navigation intérieure des deux Flandres souffrira ; mais que, pour prévenir cette perte, il suffirait de ne permettre l'ouverture que d'un canal à petite section, lequel pourrait approvisionner une grande partie de l'arrondissement de Lille.

Que, relativement à la jonction de l'Escaut à la Lys, il estime que ce serait encore un avantage réel pour le commerce et l'industrie du Hainaut et d'une grande partie des Flandres qui en profiteraient ; que cependant la ville de Gand et quelques autres localités perdraient en partie de leur navigation ; mais, à cet égard, il fait observer, qu'en fait de voies de communication, tant par terre que par eau, on ne peut réaliser un grand bien sans faire quelque mal ; qu'enfin, tout en désirant cette jonction de l'Escaut à la Lys, il déclare qu'à la vérité son exécution sera bien difficile, pour ne pas dire impossible, et fait remarquer que l'union de l'Escaut à la Lys, de Bossuyt à Courtray, ne lui paraît pas la plus favorable et qu'il est bien préférable, sans cependant exclure absolument le susdit projet de Bossuyt à Courtray, qu'elle ait lieu de la commune d'Espierres, pour rejoindre la Lys près de Menin, par le hameau de *Risquontout*, à la gauche de la commune de Rechem, attendu que cette direction offrirait à l'administration de la douane, d'une manière incontestable, une barrière pour la répression de la fraude qui se pratique chaque jour, au grand préjudice de l'industrie nationale et du trésor, depuis la commune de Dottignies jusque vers Menin.

Un autre membre de la commission a exposé qu'en 1834, lorsque la chambre s'est prononcée en faveur du canal de l'Espierre vers Roubaix, elle croyait pouvoir faire cette concession en faveur du commerce du Hainaut, sans qu'il en résultât un grand inconvénient pour les villes et communes des deux Flandres, alors surtout qu'on alléguait l'impossibilité de la jonction de l'Escaut à la Lys dans la direction de Courtray, ainsi que sur la nécessité de faire

Digitized by Google

quelques concessions à la France, mais qu'au contraire, en 1838, il est démontré que le canal de jonction de Bossuyt à Courtray peut se réaliser, et que cette voie plus économique et plus accélérée peut procurer d'immenses avantages au commerce et à l'industrie d'un grand nombre de communes de notre province, qui obtiendraient, par ce moyen, une diminution dans le fret des marchandises, dans les transports des matériaux à bâtir, de la chaux et des cendres pour l'agriculture, et de la houille pour le chauffage et les usines ; qu'il est de rigueur que les chambres de commerce évitent avec soin toutes les causes qui peuvent, directement ou indirectement, compromettre l'ouverture du canal de Bossuyt, lequel a été reconnu être d'utilité publique par la commission d'enquête, par 16 voix contre 3, tandis que, par les restrictions que la dite commission d'enquête, du 3 septembre dernier, a mises à l'exécution du canal de l'Espierre, il est prouvé que cette dernière voie de communication offre plutôt des avantages pour la France que pour la Belgique, et ne pourrait exister sans un grave préjudice pour notre province, attendu que cette ouverture du canal d'Espierres offre une concurrence si fâcheuse, que les auteurs du canal de Bossuyt à Courtray ont déclaré devoir renoncer à son entreprise, si la concession de celui de l'Espierre vers Roubaix avait lieu.

Qu'en outre, cette nouvelle voie vers la France nuirait aux autres voies de navigation par les Flandres vers Dunkerque ; que l'on remarque encore les craintes manifestées par plusieurs membres de la commission d'enquête, relativement à la faveur que le canal d'Espierres établira pour les fabriques françaises au préjudice de l'industrie belge, que le charbon augmentera de prix à mesure que l'exportation sera plus forte, et que cette cause fera que les usines belges devront payer leur charbon plus cher qu'il ne reviendra aux usines françaises. Qu'enfin le canal d'Espierres vers Roubaix doit être considéré comme canal *antinational*, et que, dans cette occurrence, la Belgique ne peut rien céder aux vœux manifestés par la France.

Un autre membre a fait observer que, si le gouvernement belge admettait en principe un pareil système, il faudrait également qu'il imposât, à la sortie, de droits équivalents à des prohibitions, nos lins, nos toiles et nos bestiaux, parce qu'alors les consommateurs belges obtiendraient ces articles à 50 p. °/₀ au-dessous des prix actuels; mais, dans cet état de choses, s'il venait à prévaloir, quel en serait le résultat? L'anéantissement de notre industrie.

Ensuite de ces observations pour et contre l'ouverture des canaux de l'Espierre à Roubaix et de Bossuyt à Courtray, ou de la commune d'Espierres à Menin, des discussions ont eu lieu entre les membres de la commission, en rapport avec les différentes réponses de la commission d'enquête, notamment à l'égard de la 5e de la 2e série, et sur laquelle elle a décidé, par 12 voix contre 7, que *les deux canaux n'étaient pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction de l'un puisse faire obstacle à l'établissement de l'autre.*

Enfin, après plusieurs objections faites par les autres membres contre les craintes chimériques alléguées contre l'ouverture du canal de Roubaix, en rapport avec l'avis primitif de la chambre, du 27 février 1834, ainsi qu'avec celui de M. Devrière, membre de la première commission d'enquête, du 10 avril suivant, tous deux favorables à la susdite ouverture du canal d'Espierres vers Roubaix, ils ont été d'avis que l'ouverture simultanée, adoptée par la dernière commission d'enquête, laquelle était composée, comme les deux premières, d'hommes spéciaux pour répondre en parfaite connaissance à cet égard, devait être admise, et ce avec d'autant plus de raison que le canal de l'Escaut vers la Lys, soit qu'il s'ouvre de Bossuyt vers Courtray, soit d'Espierres à Menin, à l'exclusion de celui de Roubaix, ne pourra, dans aucun cas, soutenir la concurrence avec la Scarpe canalisée et le canal de la haute Deule, dont la distance jusqu'à Lille est inférieure de 23,540 mèt., ou 4 lieues $\frac{1}{4}$ environ, à celle par Courtray ou Menin, par la Lys et la basse Deule; mais, à l'égard des droits de navigation qui ne s'élèvent, par la Scarpe et le canal de la haute Deule, qu'à fr. 1-01, tandis que par Courtray et la Lys à la haute Deule ils seraient de fr. 3-24.

La discussion terminée, un membre a proposé la mise aux voix séparée des susdits deux canaux à ouvrir.

M. le président a mis aux voix l'ouverture du canal de jonction de l'Escaut à la Lys, amendée par un membre de la commission, pour qu'elle ait lieu d'Espierres à Menin; cette

Digitized by Google

proposition a été adoptée à l'unanimité des membres; et 2° celle de l'ouverture d'un canal de l'Escaut à Roubaix a été admise par 8 voix contre une.

Après cette lecture, M. le président a demandé si des membres de la chambre avaient quelques représentations à faire contre les résolutions de la commission, et un membre ayant reproduit les mêmes objections faites dans le sein de la commission, sur les désavantages qui résulteraient, pour l'industrie belge, du canal de l'Espierre vers Roubaix, en répétant l'assertion de M. l'ingénieur Van der Elst, que le canal de l'Espierre vers Roubaix devait établir une concurrence fâcheuse avec le canal de Bossuyt, et ce, contre l'opinion de M. l'inspecteur Vifquain, lequel considère ces deux canaux comme avantageux à la Belgique, et cette dernière opinion de M. l'inspecteur Vifquain ayant prévalu, la commission d'enquête a décidé, dans sa séance du 4 septembre dernier, comme il a déjà été observé dans le rapport de la commission de la chambre, par 12 voix contre 7 : « Que les canaux de l'Espierre et de Courtray » ne sont pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier » puisse faire obstacle à l'établissement du second. » Qu'en outre, la même commission d'enquête, et dans la même séance, a encore déclaré par 16 voix contre une : « Que le but » de la communication économique avec le centre du département du Nord serait mieux » atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix que par celui de Courtray. » Ensuite il a encore été observé que les distances, depuis Mortagne, par la Scarpe, aujourd'hui canalisée, et la haute Deule, à Lille, cette distance ne serait que de 87,349 mèt., tandis que, de Mortagne à Lille, par Courtray, elle serait de 110,389 mèt., ce qui fait en plus 4 lieues $\frac{1}{4}$, dont il a déjà été fait mention ci-dessus; qu'en outre, les droits de navigation qui ne pourront être appréciés qu'après l'adjudication, lesquels seront de beaucoup inférieurs, ainsi que ceux de douane, qui ne seraient que de 15 centimes par Roubaix et du double par la Lys et la basse Deule, d'après l'arrêté du gouvernement français, du 25 novembre 1837, confirmé par un autre du même gouvernement, du 23 juillet 1838.

Quant au canal de Roubaix, depuis Mortagne, la distance ne serait que de 69,465 mèt., autre différence en moins que par la Scarpe et la haute Deule de 17,884 mèt., environ 3 $\frac{1}{2}$ lieues.

Enfin, il a encore été représenté que la Belgique, pays de production, a un besoin indispensable d'obtenir des voies de communication, tant par terre que par eau, pour l'exportation du superflu de sa consommation, et qu'à cet égard la houille, comme le lin, les toiles, les bestiaux et d'autres produits doit être favorisée pour l'exportation par tous les moyens possibles, afin d'accroître la richesse du pays.

La discussion générale ayant été close, M. le président a proposé de mettre aux voix l'ouverture d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, soit par Courtray, ou par Menin, au choix du gouvernement. En conséquence, les voix recueillies, il en est résulté que cette proposition a été adoptée par les neuf membres présents à la séance, en faisant remarquer, toutefois, que la chambre donnerait la préférence au canal d'Espierres à Menin, attendu qu'outre qu'il atteindrait absolument le même but que celui de Bossuyt à Courtray, il aurait encore l'inappréciable avantage de former une bonne ligne de défense contre la fraude.

Ensuite, M. le président a mis aux voix si le canal d'Espierres à Roubaix serait ouvert à grande ou à petite section; six membres ont déclaré admettre exclusivement la petite section; deux membres, dont l'un M. Vanwymelbeke, ont refusé d'admettre l'une ou l'autre de ces sections, et un seul s'est abstenu, n'étant pas suffisamment éclairé. — La chambre a arrêté qu'une expédition du présent procès-verbal serait adressée à M. le ministre d'État, gouverneur de la province.

Pour expédition conforme :

Le président de la chambre de commerce et des fabriques de la ville de Bruges,

J. Roels.

Par ordre :

Lagache, *secrétaire adjoint.*

Digitized by Google

N° 23.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ostende, du 16 octobre 1838.

Monsieur le Ministre,

Par votre lettre du 21 septembre, n° 7858, vous nous faites l'honneur de nous demander notre avis sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray, et les projets connexes.

D'abord, nous croyons que le canal de Bossuyt serait utile, mais nous craignons qu'il deviendrait une entreprise ruineuse, si celui de l'Espierre se faisait.

Quant à ce dernier canal, considéré comme communication internationale, permettez-nous, Monsieur le Ministre, quelques annotations.

La Belgique a, aujourd'hui, une belle navigation vers Dunkerque par les Flandres : la France s'applique à la lui enlever.

Personne, pas même l'ingénieur qui a fait le projet du canal de l'Espierre, n'a pu jusqu'à présent sérieusement détruire cet argument-ci : « Que la Belgique, en autorisant la construc-» tion du canal de l'Espierre, créerait, pour la France, un moyen de paralyser un jour la » navigation du Hainaut par les Flandres vers le littoral du département du Nord. »

Quand, le 2 octobre 1835 (documents, pag. 143), M. l'ingénieur Wolters a dit : « Il nous » semble donc permis de conclure que, dans l'état actuel des choses, le canal de Roubaix » n'enlèvera *pas encore* à la Belgique sa navigation charbonnière vers Dunkerque ; » il a ajouté : « l'ouverture de ce canal augmentera considérablement les moyens de concur-» rence des eaux françaises à l'égard de celles de la Belgique, et qu'il ne faudrait peut-» être plus aux premières, qu'une légère faveur dans la loi des douanes, pour obtenir » définitivement la préférence. »

L'intérêt culminant qu'a la Belgique de conserver sa grande navigation par les Flandres, a été apprécié par la commission d'enquête, réunie à Courtray, les 3 et 4 septembre dernier.

Le procès-verbal de cette assemblée porte :

« M. De Haussy propose un amendement à la question de savoir, si une nouvelle voie pour » le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, » est d'utilité publique. Cet amendement est ainsi conçu : Je propose de voter la 1re question » de la seconde série avec les modifications suivantes : que le gouvernement sera invité à » faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une » condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera » nécessaires pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à » l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique » vers Dunkerque ; 2° que les mêmes canaux d'Espierres et de Roubaix puissent faire con-» currence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique » sur la haute Lys belge.

» La commission adopte d'abord l'amendement par 13 voix contre 6, et la question étant » elle-même mise aux voix, avec l'amendement adopté, sept voix répondent *oui* et sept *non*.

» MM. Rooman, De Coster, Reyntjens, Vergauwen et Desmaisières se sont abstenus, parce » qu'il ne leur a pas été prouvé que le canal de l'Espierre n'aura pas de conséquences » funestes pour l'industrie gantoise en faveur de l'industrie française . . . . . .

» La question de savoir si le canal d'Espierres, dans la supposition qu'il ne soit pas jugé faire » obstacle à d'autres voies de communication plus utiles au pays, présenterait, par lui-même, » des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement, est mise » aux voix. Sept membres répondent *oui*, sept répondent *non* ; cinq membres s'étant abstenus » par le motif énoncé lors de leur abstention sur la 1re question.

Donc, on est autorisé à dire que la commission d'enquête ne paraît pas avoir été favorable à la concession du canal d'Espierres, puisque les sept votes émis en faveur de cette construction, ne l'ont été que sous condition qu'il serait pris des précautions contre la possi-

Digitized by Google

bilité de la destruction, par la France, de notre belle navigation intérieure par les Flandres.

A l'époque de l'enquête à Courtray, il a paru dans la *Gazette de Lille*, n° 235, un discours de M. le préfet du département, prononcé le 22 août dernier, à l'occasion de l'ouverture de la session départementale. Les remarques de M. le préfet, relativement au perfectionnement des canaux du département du Nord, fournissent, aux Belges qui ont à aviser sur la concession du canal d'Espierres, matière à de bien sérieuses réflexions sur l'avenir des canaux des deux Flandres.

« Quant au canal de Roubaix, a dit M. le préfet, il est toujours dans un état d'abandon, » et certes jamais entreprise n'aura causé plus de tribulations et plus de fatigues. . . . . » Nous devons beaucoup dans cette affaire à l'intervention de M. le ministre des affaires » étrangères, président du conseil, à M. le ministre de France à Bruxelles, et au zèle et à » l'activité de M. Mimerel, membre du conseil supérieur du commerce. »

Le procès-verbal de l'enquête précitée porte :

« M. Mimerel, maire de Roubaix, prononce un discours en faveur du canal d'Espierres » vers Roubaix, et, au moyen de calculs et de chiffres, cherche à prouver que les frais de » navigation et de transport seront moindres par le canal d'Espierres que par toute autre » voie. »

Il paraît, d'après le même procès-verbal, qu'il a été répliqué à M. Mimerel.

Un fait digne de remarque, c'est que M. Mimerel est venu en Belgique y plaider publiquement, devant une commission belge, sa doctrine du bon marché, quand même, et cela en faveur de la France dont, en 1836, le gouvernement, par l'organe de son premier ministre, a virtuellement repoussé cette doctrine pour ses relations commerciales internationales.

« Quand je vois, a dit le ministre à la Chambre des députés, l'état de mon pays; quand » je vois ce qui est depuis cinquante ans, je m'applaudis de ce qu'on appelle une erreur de douanes. »

Nous regrettons, Monsieur le Ministre, que le procès-verbal de l'enquête de Courtray ne dise pas s'il a, ou s'il n'a pas réussi à M. Mimerel, de prouver *moralement* que le canal d'Espierres ne transporterait pas en France la plupart des avantages actuels de la navigation intérieure des Flandres.

Nous inclinons pour la négative, car, lorsque les 3 et 4 septembre, M. Mimerel plaidait à l'hôtel-de-ville de Courtray, il pouvait déjà savoir que le 28 août, M. le préfet du Nord avait dit au conseil général de ce département, que la France faisait de grands travaux hydrauliques et en avait fait mettre d'autres en étude : par exemple, que le curement du canal d'Hazebrouck se faisait moyennant 150 mille francs; cette dernière remarque prouve la possibilité de la construction d'un canal à grande section de Merville par Hazebrouck à Bergues, ceci afin de suppléer, au besoin, aux défauts du canal d'Aire à St-Omer.

Quoi qu'il en soit, il est notoire, d'après le discours de M. le préfet, que le principal aiguillon du zèle et de la grande activité de M. Mimerel est d'obtenir, et cela très particulièrement en faveur des actionnaires du canal de Roubaix, la cessation de l'état d'abandon dans lequel se trouve cette construction.

Cet abandon, vous le savez, Monsieur le Ministre, ne peut être attribué qu'au concessionnaire; il a commencé le creusement du canal (c'était avant 1830), sans s'être assuré que les Pays-Bas allaient faire une voie de jonction à l'Escaut.

Le gouvernement de La Haye s'est refusé à cette condescendance, probablement parce qu'il aura raisonné comme le ferait M. Mimerel si, étant propriétaire d'un bel immeuble favorisé par une heureuse situation, quelqu'un venait lui dire : « Créez en ma faveur et à vos » frais un droit de passage ou autre semblable servitude sur votre bien, afin de me procurer, » à votre détriment, des avantages égaux et même plus grands que ceux que vous retirez » actuellement de votre immeuble. »

Indubitablement, M. Mimerel, en bon père de famille, se rappellerait qu'il est de son devoir de conserver ses biens intacts à ses enfants...

D'après le procès-verbal de l'enquête de Courtray, M. Mimerel aurait essayé de prouver à la commission que le Hainaut belge a grand intérêt à ce que le canal d'Espierres soit con-

Digitized by Google

cédé, mais, Monsieur le Ministre, M. le préfet du Nord (discours précité), a dit « que la Scarpe » va se voir à la fin de cette campagne peut-être la plus belle rivière de ce département. »

Comme la Scarpe est la voie la plus économique pour le transport des matières pondéreuses que le Hainaut belge envoie au centre du département du Nord, nous pensons que cette rivière continuera d'offrir des avantages équivalents à ceux d'Espierres.

Il est vrai que le concessionnaire de cette construction projetée offre d'en réduire les péages à 80 centimes à charge et à 20 centimes à vide ; cette offre d'un particulier peut avoir une tendance occulte dont nous n'ambitionnons pas de pouvoir atteindre la portée ; pour ce motif, nous qui, sous le rapport de relations commerciales internationales, ne sommes nullement partisans de la doctrine du bon marché « quand même, » croyons pouvoir nous dispenser de raisonner sur le mérite de cette baisse de péages.

Un fait qui n'aura pas échappé à votre attention, c'est, Monsieur le Ministre, qu'il n'a été établi dans aucun des nombreux documents publiés sur le projet de la construction d'un canal dit *d'Espierres*, que, pour pouvoir soutenir dans le département du Nord, la concurrence pour la vente des productions pondéreuses du Hainaut belge, il y a urgence de construire une voie de communication plus économique que celles qui existent, ou dont la construction est décrétée (chemin de fer de Tournay à Lille).

En dernière analyse, nous concluons, Monsieur le Ministre, en nous référant à notre avis du 8 novembre 1834, inséré au cahier des documents de cette affaire, pag. 108.

Nous y ajoutons une remarque et un vœu.

Comme ce n'est pas par Ostende, mais bien par Plasschendael, que se fait la navigation de Bruges à Dunkerque, notre localité est, pour ainsi dire, désintéressée dans la question : la Belgique ne l'est pas.

Puisse, si le canal d'Espierres se construit, la Belgique ne pas y trouver dans l'avenir, mais trop tard pour y remédier, la ruine de la navigation de ses deux Flandres.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de notre respect.

Le secrétaire,
M. Hannan.

Les président et membres de la chambre de commerce,
De Vander Leep, *président*.

N° 24.

Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 12 novembre 1838.

Monsieur le Ministre,

Nous avons l'honneur de vous adresser le rapport du résultat de nos délibérations sur l'objet de votre dépêche du 19 septembre dernier, 3e division, n° 107 b.

Depuis plus d'un siècle, l'on a vu surgir, de temps en temps, la pensée d'unir l'Escaut à la Lys. Divers plans et projets, établissant tous la haute utilité de cette jonction, furent livrés à l'étude des géomètres et discutés, à différentes époques, par des hommes de l'art, comme par les publicistes, qui toujours proclamèrent, d'une voix unanime, les immenses bienfaits que l'exécution d'un pareil projet pouvait réaliser. De nos jours, MM. le capitaine du génie Van Alewyn, les ingénieurs De Brock, Wolters, Vifquain et Noël firent de sérieuses études à ce sujet ; tous déclarèrent la jonction de l'Escaut à la Lys un projet exécutable ; mais une difficulté réelle, un obstacle pour ainsi dire insurmontable, se présentait : c'était l'énormité de la dépense, et, par suite, la quasi-certitude de ne pouvoir rendre ce canal entièrement profitable au commerce, à cause de la hauteur du péage qu'il faudrait y imposer à la navigation. De là impossibilité, disaient les adversaires du canal de Bossuyt, de trouver des

Digitized by Google

concessionnaires qui voulussent se charger de cette entreprise, et cette opinion fut surtout colportée, avec une joie secrète, par des spéculateurs étrangers qui, pour réaliser d'importants bénéfices, demandaient alors, en opposition du canal de Bossuyt, la concession d'un canal de jonction de l'Escaut, à la hauteur d'Espierres, vers le canal français de Roubaix.

Aujourd'hui, l'argument des adversaires du canal de Bossuyt se trouve détruit par la demande en concession faite, le 5 mai 1838, par le sieur Verrue-Lafrancq, qui, sur de nouvelles études faites concurremment avec l'ingénieur Van der Elst, a soumis au gouvernement un avant-projet, démontrant, d'une manière irrécusable, la possibilité d'exécution d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, entre Bossuyt et Courtray. C'est sur cette demande et les projets connexes, parmi lesquels figure, en première ligne, le projet du canal d'Espierres vers la frontière française, que la députation permanente du conseil provincial est appelée à émettre un avis. L'opinion du collége est toute favorable au canal de jonction de l'Escaut à la Lys et, simultanément, toute défavorable à l'établissement d'un canal entre Espierres et Roubaix. Cette opinion repose sur les motifs suivants, tirés de l'examen des nombreux documents produits sur la matière :

1° Comme le dit dans son rapport le capitaine Van Alewyn, « l'établissement d'une ligne » navigable intérieure, de Mons, par Tournay, Courtray, Menin, Ypres, etc., vers la mer du » Nord, est une entreprise du plus haut intérêt pour le commerce et pour l'agriculture du pays. » En effet, en réunissant de cette manière toutes les rivières et les canaux qui traversent notre territoire, de l'est à l'ouest, l'on trouvera le moyen infaillible d'expédier, à peu de frais, à l'intérieur et vers les pays voisins, les riches produits de notre sol ; on vivifiera les contrées que cette utile navigation pourra parcourir et on abrégera la longue et dangereuse navigation de l'Escaut et de la Lys, où, depuis long-temps, on réclame des travaux d'amélioration indispensables, mais qui pourront être réduits de moitié, si un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, à la hauteur de Bossuyt, vient partager le trop grand nombre de bateaux qui occupent actuellement les deux rivières, et dont environ le quart parviendrait à éviter un parcours inutile de près de 40 lieues, en descendant le nouveau canal sur Courtray.

2° Le canal de Bossuyt, en joignant deux de nos plus importantes rivières, améliore d'une manière sensible, le système de notre navigation nationale, et il devient pour tout le Hainaut, comme pour la Flandre occidentale, un immense bienfait. Il y a plus, le lien immédiat qu'il forme entre ces deux provinces, s'étend par la Meuse jusqu'à Namur et Liége, contrées qui ont tant d'intérêt à pouvoir se rapprocher pour la prospérité de leur commerce, de leur industrie et de leur agriculture.

3° Par le creusement du canal de Bossuyt, destiné à faire arriver jusqu'à Courtray, en quatre jours, au lieu de quinze à vingt, les fers, les verreries, les ardoises de Namur et de Charleroy, les marbres, les pierres des Écaussines, les houilles, la chaux et les cendres, produits d'une consommation immense dans la Flandre occidentale, où ils sont, pour ainsi dire, de première nécessité, nous trouverons réciproquement le moyen d'expédier, avec célérité et à peu de frais, dans le Hainaut, nos huiles, nos grains à semer, nos tabacs, les bois du Nord et les denrées coloniales, que nous y envoyons aujourd'hui, à grands frais, par chariots. La baisse obtenue sur la dépense de transport donnera à cet échange un accroissement incalculable.

4° Outre tous ces avantages, la jonction proposée entre l'Escaut et la Lys, semble encore destinée à remédier, par elle-même, aux graves inconvénients signalés, depuis quelque temps, dans la navigation de ces deux rivières, dont il est devenu si difficile de régler le cours des eaux, sans qu'il en résulte préjudice pour le commerce ou pour l'agriculture. Le nouveau canal, en détournant de la ligne de navigation vers Gand, les bateaux destinés à verser leurs charges dans les arrondissements de Courtray et d'Ypres, va séparer dans l'Escaut ces rames nombreuses de bateaux qui, en s'amoncelant dans le bief en amont des écluses d'Audenarde, y causent, tous les ans, à la suite des pluies printanières, des débordements irréguliers, ruineux pour les propriétaires des belles prairies qui longent ce fleuve. La navigation de l'Escaut deviendra donc régulière aux écluses d'Audenarde comme à celles de Gand, et là, comme sur la Lys, qui n'aura plus à porter ces gros bateaux charbonniers pour lesquels ses

Digitized by Google

eaux étaient parfois insuffisantes, l'on pourra se dispenser d'exécuter une partie des travaux coûteux projetés pour la canalisation de ces deux rivières.

De tout ce qui précède, il résulte que l'établissement d'un canal de jonction entre l'Escaut et la Lys, à la hauteur de Bossuyt, ne peut être envisagé comme une entreprise prônée par un intérêt exclusivement local; au contraire, les provinces du Hainaut, de Namur, de Liége et du Luxembourg doivent, comme la Flandre occidentale, profiter de cette nouvelle ligne de navigation, et, en la réclamant avec instance, la députation ne fait qu'émettre des vœux aussi conformes à l'intérêt général qu'au bien-être particulier de cette province.

Après avoir démontré les avantages que le canal de Bossuyt est destiné à répandre sur le pays, la députation cherchera à prouver comment la concession simultanée du canal sollicité d'Espierres à Roubaix, peut les compromettre, et pourquoi ce canal, presque exclusivement favorable à la France, lui paraît devoir être repoussé par le gouvernement.

1° S'il est vrai que le canal d'Espierres vers celui de Roubaix, est sollicité par quelques localités du Hainaut, on conçoit difficilement que cette demande puisse être dictée par une pensée généreuse de prospérité commune pour la généralité des habitants de cette province. En effet, que peuvent gagner à l'établissement du canal d'Espierres les extracteurs de houille dont on plaide si hautement la cause dans cette circonstance? Peu de chose assurément, car l'effet du canal d'Espierres, en supposant qu'il s'exécutât, serait uniquement de livrer à meilleur marché qu'aujourd'hui toute la houille qui se consomme dans le bassin industriel de Roubaix et de Tourcoing. Pour ce qui concerne le rayon de Lille, M. Mimerel, délégué de la chambre de commerce de cette ville près de la commission d'enquête, l'a dit nettement : « *L'Espierre serait plus cher pour Lille que la Scarpe.* » Ainsi les extracteurs de houille n'auront, par le canal d'Espierres, aucun débouché nouveau; ils jetteront seulement dans les places manufacturières de Roubaix et de Tourcoing leur charbon à meilleur prix, et cet avantage, qui nuira infiniment à notre industrie, rivale de ces contrées, profitera exclusivement à la France, tandis que, par le canal de Bossuyt, les relations commerciales du Hainaut s'étendront tous les jours dans la Flandre occidentale et y établiront un échange de produits utile de part et d'autre, sans que cet état de choses soit en rien contraire aux exportations vers la France pour lesquelles les voies actuelles suffisent.

2° Quelle peut alors être la cause réelle de cet empressement si intéressé que le gouvernement français met à favoriser auprès du gouvernement belge la demande en concession du canal d'Espierres? Il y a vingt ans que cette question se trouve livrée à l'examen des chambres de commerce des deux Flandres et du Hainaut, mais aucun motif d'intérêt international n'a encore été allégué, et on ne saurait en effet en trouver de plausible. La solution de cette question doit se formuler *ainsi* : De la part des demandeurs en concession, c'est l'espoir de réaliser de gros bénéfices; de la part du gouvernement français, ce qui fut d'abord un mystère est aujourd'hui une vérité connue de tout le monde, et, comme l'a dit la députation des États de la Flandre occidentale, dans sa protestation du 28 février 1834, « il est » impossible de ne pas voir dans la demande du canal d'Espierres le commencement d'exé- » cution d'un vaste plan de canalisation dans le département du Nord, qui enlèvera à la » Belgique toute sa navigation intérieure vers Dunkerque et rendra le gouvernement français » maître de jeter sur une ville quelconque du département du Nord, les eaux de toutes les » rivières, comme aussi de faire suspendre la navigation de l'Escaut et de la Lys en Belgique » et d'imprimer à la navigation du département du Nord un mouvement rapide, inconnu dans » toute autre localité, le tout au préjudice des vrais intérêts de la Belgique. » Cette prédiction fatale et menaçante pour nous, c'est un savant ingénieur français qui l'a faite en 1820; depuis lors, le gouvernement français a tendu vers ce but, en votant lui-même et en faisant voter par le département du Nord, des sommes considérables pour des travaux d'amélioration à la navigation de la Scarpe, de la Deule, de l'Aa, et pour le dévasement du canal d'Hazebrouck; et, dans un discours prononcé en septembre dernier au conseil général du département, M. le préfet du Nord, en parlant de l'Aa, a dit d'une manière bien significative : « Cette rivière est la solution des canaux de la Flandre vers la mer du Nord, les » travaux en sont poussés avec vigueur, les fonds nécessaires sont votés par la loi. » Point de doute donc, si le gouvernement belge cède à de hautes importunités en leur accordant le

Digitized by Google

canal d'Espierres, il enlève par là même aux Flandres, pour un avenir peu éloigné, la navigation vers la mer du Nord dont ces provinces sont en possession, et qui y fait dépenser annuellement par des étrangers, une somme qui peut être évaluée à fr. 250,000, dont la perte ne serait compensée par aucun autre avantage.

3° A ces motifs qui plaident déjà si hautement contre la concession du canal antinational d'Espierres, vient se joindre une cause de rejet qui est toute péremptoire, c'est qu'en favorisant cette voie isolée et précaire d'exportation vers quelques places du département du Nord, le gouvernement belge met incontestablement en péril les avantages précieux que le canal de Bossuyt doit répandre sur plusieurs de nos contrées qui, depuis long-temps, réclament vivement cette jonction de l'Escaut à la Lys, comme une source certaine de bien-être pour elles et de prospérité nationale. Eh bien, dans cette lutte d'intérêts opposés, si le gouvernement ne peut accorder simultanément sa sanction à deux entreprises rivales, le choix ne peut être douteux. Or, les résultats utiles du canal de Bossuyt, tels qu'ils ont été établis plus haut, sont assez éminents pour que toute concurrence qui pût les mettre en échec, fût soigneusement écartée. La députation peut ici s'appuyer sur les votes émis à la commission d'enquête, où, sur 19 voix, 16 se sont prononcées en faveur du canal de Bossuyt et en ont ainsi décrété la haute utilité, tandis qu'alors même que par un amendement préalable, voté par 13 voix, on eût écarté de la concession du canal d'Espierres les causes qui paraissaient pouvoir nuire à celui de Bossuyt et à la navigation actuelle par les eaux des Flandres vers Dunkerque, l'établissement du canal d'Espierres n'a obtenu en sa faveur que 7 voix, 7 membres l'ayant repoussé complètement, et les 5 membres restants s'étant abstenus, parce qu'il ne leur était pas prouvé que ce canal n'aurait point de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française. En présence d'un pareil résultat, le gouvernement ne saurait assurément admettre que l'utilité publique du canal d'Espierres ait été décidée, et puisque, sur la question de savoir si le canal d'Espierres, dans la supposition qu'il ne devrait point nuire à d'autres voies de communication plus utiles aux pays, ne présenterait pas, par lui-même, des inconvénients assez graves pour que l'on dût renoncer à son établissement, la commission d'enquête s'est prononcée de la même manière; il semble qu'il ne peut y avoir le moindre doute que l'immense majorité des hommes dévoués aux intérêts vitaux du pays, ne repousse le canal d'Espierres, en lui maintenant la qualification de canal antinational, qui lui fut donnée par le chef même de l'ex-gouvernement et dont l'application est assez juste pour qu'il la conserve toujours.

La députation termine, Monsieur le Ministre, en insistant, de la manière la plus pressante, pour que vous protégiez exclusivement la demande en concession du canal de Bossuyt, dont les avantages pour cette province, comme pour une grande partie du pays, sont incontestables et certains; et que, par contre, la concession du canal d'Espierres, qui ne se présente que comme un fait isolé, sans lien social ni utilité reconnue pour la Belgique, soit envisagée comme une spéculation étrangère, n'offrant aucun bien-être certain et durable pour la province du Hainaut même, qui seule l'invoque, tandis que cette concession doit léser gravement les intérêts généraux et l'industrie manufacturière des Flandres, en leur enlevant les avantages de la navigation étrangère qui emprunte aujourd'hui leurs canaux pour se diriger sur Dunkerque, en faisant échouer, pour un grand nombre de leurs localités, les bienfaits que leur procurerait l'entreprise toute nationale du canal de Bossuyt, et en livrant sur les places du bassin manufacturier et industriel français de Roubaix et de Tourcoing, le charbon belge, véritable matière première pour ces usines, à des prix assez bas pour que la concurrence que les fabriques belges s'efforcent de soutenir contre leurs rivales en France, en soit compromise.

Vous trouverez ci-joint, Monsieur le Ministre, les avis des chambres de commerce de Bruges, Courtray, Ypres et Ostende.

La députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale,

Par ordonnance,
Le greffier,
Ch. Devaux.

Le président,
Cte. De Muelenaere.

Digitized by Google

N° 25.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Mons, du 30 septembre 1838.

Monsieur le Gouverneur,

Nous avons examiné le procès-verbal de la commission d'enquête, chargée de donner son avis sur le projet du canal de Bossuyt à Courtray et les projets connexes, que vous nous avez transmis avec votre lettre du 31 août dernier (*D.* 9122). Nous partageons entièrement l'opinion de la majorité de cette commission pour les questions relatives à ce canal, à celui d'Eeke à Deynze et au projet des améliorations à faire subir à l'Escaut et à la Lys.

Mais nous la voyons avec étonnement se partager sur les questions principales, concernant l'utilité du canal de l'Espierre. Pour nous, il y a long-temps qu'à ce sujet nous avons fait profession de foi ; l'utilité nous en paraît tellement évidente, que, depuis douze ans, nous n'avons cessé de réclamer son exécution dans l'intérêt de notre arrondissement. Les nombreux mémoires qu'à cette fin nous avons adressés, tant au gouvernement précédent, qu'au gouvernement actuel, reposent dans les cartons du ministère des travaux publics et doivent former un volumineux dossier. Maintes fois, Monsieur le Gouverneur, nous avons eu l'occasion de vous entretenir de cette communication si désirable, et toujours nous avons reconnu, avec la satisfaction la plus vive, que, comme nous, vous appréciez le parti que doivent en retirer notre industrie et notre commerce.

Nous ne reviendrons plus sur tout ce qui s'est dit en faveur de cette route nouvelle; nous allons seulement discuter succinctement les deux points que le partage de la commission pourrait avoir laissés indécis.

Il conste du procès-verbal de ses séances, que la déclaration de l'utilité publique du prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, aurait obtenu une grande majorité, si les cinq membres de la Flandre orientale, qui se sont abstenus, n'avaient craint :

1° Que ces travaux n'aient une conséquence funeste pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française, et 2° que leur exécution ne vienne enlever aux canaux belges, dans un avenir plus ou moins éloigné, la navigation vers Dunkerque, en la transportant dans les eaux françaises.

Ces appréhensions ne sont nullement fondées. Il est impossible, d'abord, que la houille belge puisse être rendue à Roubaix à un prix inférieur à celui que paie le consommateur de Gand. L'hectolitre de ce combustible coûtera à ce dernier, lorsque les travaux d'amélioration de l'Escaut seront terminés, de 20 à 30 centimes de moins qu'à Roubaix, et la différence ne sera que de 12 à 15 centimes en moins, si ces améliorations n'ont point lieu. La preuve de cette allégation se trouve dans la décomposition du prix de revient du charbon de terre, tant à Gand qu'à Roubaix.

De Jemmappes à Gand, le fret d'un hectolitre a coûté, pendant les sept premiers mois de 1838, en moyenne, 36 à 37 centimes. Par le canal de l'Espierre, le fret d'une quantité égale coûterait 34 centimes pour Roubaix, à quoi il faut ajouter 16 centimes pour le droit de douane, ensemble 50 centimes.

Mais, Monsieur le Gouverneur, supposât-on même que, rendue à Roubaix, la houille revînt à quelques centimes de moins par quintal métrique qu'elle ne se vend à Gand, l'industrie gantoise n'aurait, par ce motif, rien à redouter de l'industrie française, contre laquelle elle est déjà si puissamment protégée par les droits qui frappent à leur entrée dans le royaume les fils et les étoffes de coton. La valeur de la houille, en effet, entre pour une quotité si petite dans le prix de vente de ces matières, qu'une différence de quelques francs dans le prix du tonneau de houille, ne constitue pas même une différence d'un centime pour une aune de calicot, de mousseline ou de percale.

Nous passons, Monsieur le Gouverneur, à l'autre point contesté. C'est un fait avéré aujourd'hui, que, par le canal de l'Espierre, on ne peut arriver à Lille à aussi bon compte que par

Digitized by Google

la Scarpe, sous le rapport des droits et péages; il s'en faut de fr. 1-45 par tonneau environ. Par la Scarpe, les péages et les droits de navigation s'élèvent à fr. 1-55; par le canal de l'Espierre, ils iraient à fr. 3. Or, si une route nouvelle devait enlever aux Flandres leur navigation intérieure, ce serait évidemment celle de cette rivière; mais, quelle que soit l'économie que présente son parcours, l'Escaut, les canaux de Bruges, d'Ostende, etc., offrent, pour aller à Dunkerque, une économie plus grande encore : on sait qu'arrivés à Lille, nos bateaux charbonniers, pour se diriger vers ce port, par l'intérieur du département du Nord, doivent suivre les canaux de la haute Deule, d'Aire à la Bassée, de Neuffossé, de la haute Colme et de Bergues, sur lesquels on ne peut naviguer qu'avec un enfoncement qui, quelquefois, est réduit même à 95 centimètres, à cause du manque d'eau dans le canal de Neuffossé, tandis que les canaux des Flandres permettent en tout temps de naviguer avec un tirant d'eau de 1m,70.

Que l'on ne vienne point dire, Monsieur le Gouverneur, que l'on pourrait approfondir ces canaux du département du Nord, c'est là un épouvantail qui ne peut effrayer que ceux qui n'ont nullement étudié la question et qui ne connaissent pas les localités. Cet approfondissement est impossible, si pas physiquement, du moins à cause des énormes dépenses qu'il occasionnerait. S'il arrivait, un jour, qu'en opposition de l'avis du génie militaire, le gouvernement français consentît à sacrifier les moyens de défense de quelques forteresses de sa ligne du Nord, en faveur de l'industrie, celle-ci devrait au moins couvrir une partie de ces énormes dépenses par des péages qui viendraient grossir ceux qui existent aujourd'hui et qui rendent déjà cette ligne de navigation plus coûteuse que la ligne belge.

D'ailleurs, Monsieur le Gouverneur, l'amendement de M. De Haussy doit tranquilliser, à cet égard, tous ceux qui pourraient conserver la moindre crainte. Le gouvernement pourra toujours, par les termes du cahier des charges, imposé au concessionnaire, prévenir qu'à l'avenir cette crainte se réalise.

Il résulte de l'opinion de la commission d'enquête, la constatation d'un fait important, dont nous nous empressons de prendre acte, au nom du commerce que nous avons l'honneur de représenter, c'est que le canal de l'Espierre est un canal de débouché, qui doit procurer aux produits pondéreux de notre sol un nouvel écoulement vers le centre du département du Nord. Pour ne parler que de ce qui regarde les houillères, la consommation annuelle de Roubaix, de Tourcoing, de Lannoy et des communes voisines s'élève à plus de 100,000 tonneaux, que les houillères françaises des environs de Valenciennes fournissent presque seules en ce moment. Il nous semble qu'un canal, qui permettrait d'arriver, en concurrence avec celles-ci, sur un marché si considérable, serait déjà éminemment d'utilité publique et qu'on ne peut se refuser à proclamer qu'il offre ce caractère, quand on démontre qu'il détruira cette concurrence même, pour nous assurer la consommation exclusive de cette partie si populeuse et si industrieuse de la Flandre française. Puisque le canal de l'Espierre ne saurait nuire ni à l'exécution de celui de Bossuyt à Courtray, ni à la navigation des Flandres, ni à l'industrie gantoise, le gouvernement ne peut se refuser davantage à le mettre en adjudication publique, sans commettre, à l'égard du Hainaut, une grave iniquité.

Les concessionnaires de la haute et basse Deule ont seuls intérêt à s'opposer encore à ce que cette adjudication ait lieu immédiatement. Mais, actuellement, que la dernière enquête a jeté sur toutes ces questions une vive lumière, le voile dont ils cherchaient à couvrir leurs desseins est déchiré. Le public, comme le ministère, doit reconnaître enfin de quel côté se trouvent la raison et le bon droit.

Nous terminerons ici cet avis, Monsieur le Gouverneur, en vous priant instamment de vouloir joindre vos efforts aux nôtres, pour que le roi veuille doter la province que vous administrez, de cette communication vers Roubaix et Lille.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'expression de notre respect.

Pour le secrétaire :
F.-J. Depontaine.

Le président,
H. Gossart.

Digitized by Google

N° 26.

Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Tournay, du 17 octobre 1838.

Monsieur le Gouverneur,

Nous avons reçu, avec votre dépêche du 27 septembre dernier, D. 9122, un exemplaire des procès-verbaux de l'enquête tenue à Courtray, les 3 et 4 du même mois, par la commission d'enquête instituée pour l'examen du projet de canal de Bossuyt à Courtray et des projets connexes.

Tant de choses ont déjà été écrites sur cette matière, qu'il serait vraiment superflu de rentrer encore dans des détails bien circonstanciés. Nous croyons pouvoir nous borner, Monsieur le Gouverneur, à vous dire que notre opinion reste toujours invariable et unanime : nous considérons la canalisation de l'Escaut et de la Lys, et les canaux de l'Espierre et de Bossuyt, comme étant d'un intérêt général bien entendu, et nous appelons de nos vœux l'exécution de ces divers travaux.

Les débats qui viennent de s'ouvrir, dans l'enquête solennelle tenue à Courtray, n'ont pas changé notre manière de voir : presque toutes les questions soumises y ont été résolues dans notre sens, à une imposante majorité, et c'est un motif puissant pour que nous persistions dans notre opinion.

Un point seulement (et, nous l'avouons, c'est l'un des plus importants), a amené un partage d'opinions dans l'assemblée, et cela, par suite de l'abstention de cinq membres : nous voulons parler du canal de l'Espierre. Mais, sur quoi donc est fondée cette abstention ? *Sur ce qu'il n'est pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aura pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française.*

Ce n'était réellement qu'un doute que ces messieurs émettaient ; ils n'étaient point, disaient-ils, suffisamment éclairés, et, certes, s'ils l'eussent été, ils n'eussent pas hésité un instant à considérer leurs craintes comme vraiment chimériques, et, en effet, n'a-t-on pas dit et prouvé, à toute évidence, par des chiffres, que le charbon arriverait toujours à Lille par la Scarpe, avec un peu plus de temps, il est vrai, mais avec des frais légèrement supérieurs à ceux qu'occasionnerait la navigation par le canal de l'Espierre? Quelle influence peut donc avoir, sur les progrès de l'industrie française, cette minime différence dans le fret? Au moins, pour ce qui concerne Lille et la plus grande partie du département du Nord, cela est réellement sans la moindre importance. Serait-ce pour Roubaix seulement ? Mais nous ferons remarquer d'abord qu'il ne se fabrique rien, dans cette ville, qui ait le moindre rapport avec les tissus de Gand ; et, en supposant (chose tout-à-fait invraisemblable), qu'on veuille le faire un jour, cette considération ne peut pas arrêter un instant, lorsque l'on compare la somme provenant de la diminution de quelques centimes, dans le prix de la houille, au chiffre énorme, résultat de toute la fabrication de Roubaix ; pour une aune d'étoffe, cela se réduira toujours à une fraction presque insaisissable.

MM. les députés gantois sont maintenant, nous en sommes convaincus, tranquillisés sur le sort de l'industrie de leur localité, et, s'ils avaient à se prononcer en ce jour, il n'est pas douteux qu'ils ne viennent, par leur vote, fixer la majorité en faveur de l'exécution du canal de l'Espierre.

Agréez, Monsieur le Gouverneur, l'assurance de nos sentiments respectueux.

Le secrétaire, N. Allard.

Le président, Gilson.

Digitized by Google

N° 27.

Avis de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut, du 12 novembre 1838.

Monsieur le Ministre,

Nous nous trouvons à même de satisfaire à votre dépêche du 19 septembre dernier, 3e division, n° 107 b, concernant les projets de canaux de *Bossuyt à Courtray*, de *l'Espierre*, d'*Eeke à Deynze-Petegem* et de canalisation de l'*Escaut*.

La commission d'enquête qui a été chargée d'examiner ces différents projets, a résolu affirmativement, à une grande majorité, la question d'utilité publique du canal de *Bossuyt à Courtray*, et celle de la canalisation de l'*Escaut*, avec travaux partiels sur la *Lys*.

Elle a écarté le canal d'*Eeke* à *Deynze-Petegem*, comme étant beaucoup moins avantageux que celui de *Bossuyt à Courtray*, et elle a été partagée sur la question d'utilité du canal de l'Espierre.

Cinq membres, appartenant à la Flandre orientale, se sont abstenus lors du vote sur cette dernière question. Leur abstention est fondée sur *ce qu'il n'est pas prouvé que le canal de l'Espierre n'aura pas de conséquences funestes pour l'industrie gantoise, en faveur de l'industrie française*.

La commission a reconnu, à une grande majorité, que le canal de Bossuyt à Courtray ne procurerait pas, pour le transport des produits pondéreux du Hainaut, vers le centre du département du Nord, une voie plus économique que celles existantes, et que le but d'une communication économique, avec le centre du département du Nord, serait bien mieux atteint par les canaux de l'Espierre et de Roubaix, que par celui de Courtray.

Elle a décidé, en outre, que les canaux de l'Espierre et de Courtray ne sont pas dans des conditions de concurrence telles, que la construction du premier puisse faire obstacle à l'établissement du second.

Si les députés de la Flandre s'étaient suffisamment éclairés, pour prendre part au vote sur les questions relatives au canal de l'Espierre, s'ils ne s'étaient pas abstenus par la seule crainte, toute mal fondée qu'elle est, que cette nouvelle communication n'amenât, pour les fabriques gantoises, une rivalité fâcheuse, il ne paraît pas douteux, que ces questions n'eussent été résolues en faveur du canal de l'Espierre, à la même majorité que toutes celles précédentes.

Nous avons entendu les chambres de commerce de Mons et de Tournay. Dans les réponses, qui sont ci-jointes, elles se prononcent formellement, aussi bien en faveur du canal de l'Espierre, que pour celui de Bossuyt à Courtray, la canalisation de l'Escaut et les travaux de la Lys.

En présence des votes de la commission d'enquête, d'après les délibérations des commissions antérieures, qui ont été chargées de l'examen des projets de canaux de l'Espierre et d'Eeke à Deynze-Petegem, et de la canalisation de l'Escaut et de la Lys ;

D'après les avis fortement exprimés et motivés des chambres de commerce des villes de Mons et de Tournay ;

Enfin, d'après tout ce qui a été écrit et publié sur cette matière, nous estimons que l'on doit considérer les canaux de Bossuyt à Courtray, de l'Espierre, et les améliorations projetées à la navigation de l'Escaut et de la Lys, comme étant d'utilité publique incontestable, et nous croyons devoir appuyer, de tout notre pouvoir, les projets de ces canaux et améliorations.

L'intérêt spécial qui s'attache à la construction du canal de l'Espierre, le partage des votes de la commision d'enquête réunie à Courtray, sur plusieurs questions y relatives, par suite de l'abstention des députés de la Flandre orientale, nous font penser qu'il est utile d'appeler l'attention particulière du gouvernement sur les avantages que le pays, en général, et la province de Hainaut, en particulier, doivent retirer de ce canal, et d'insister fortement

Digitized by Google

sur les points suivants : l'utilité du canal de l'Espierre, comme canal de débouché, destiné à procurer aux produits pondéreux de notre sol, un nouvel écoulement vers le centre du département du Nord, n'est pas contestable. Cette communication est appelée par les vœux unanimes des producteurs et des consommateurs. Les modifications apportées aux tarifs des douanes, en ce qui concerne l'importation des houilles en France, et le développement des exploitations charbonnières dans ce pays, font sentir, plus vivement que jamais, le besoin, pour le Hainaut, d'une voie de communication plus économique que celles qui existent pour le transport de ses produits pondéreux, tels que houilles, pierres, chaux, etc., au centre du département du Nord. Cette voie plus économique, des particuliers se présentent pour l'exécuter sans qu'il en résulte aucuns frais pour l'État. Des raisonnements et des chiffres démontrent que le canal de l'Espierre ne saurait nuire à l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, ni à la navigation des Flandres, ni à l'industrie gantoise. L'intérêt des concessionnaires des canaux français, peut seul s'opposer à la construction du canal de l'Espierre. Si des craintes pouvaient encore exister, l'amendement proposé par M. *De Haussy*, et adopté par la commission, suffirait pour les faire entièrement disparaître.

Nous croyons inutile de faire remarquer que le canal de l'Espierre devra être construit à grande section, comme continuation du canal de Roubaix, sur le territoire belge, jusqu'à l'Escaut.

Le gouvernement pouvant disposer sur les projets des canaux de l'Espierre et de Courtray, nous vous prions, Monsieur le Ministre, de provoquer la prompte mise en adjudication publique des concessions demandées.

La députation permanente du conseil provincial du Hainaut,

Le greffier, FRÉMIET. *Le président,* THORN.

Extrait du procès-verbal de la séance de la députation du conseil provincial du Hainaut, du 9 novembre 1838.

« Présents : MM. Thorn, *gouverneur, président,* Halbrecq, Castiau, Ranscelot, Demo-» riamé, *membres de la députation,* et Frémiet, *greffier.*

» MM. Harmignie et Dujardin absents pour cause de maladie.

» ..... Rapport d'un député sur la construction des canaux de l'Espierre et de Courtray, » ainsi que sur le projet des améliorations à la navigation de l'Escaut et de la Lys.

» Après des discussions particulières sur ces projets, il est décidé, à l'unanimité, qu'il sera » donné un avis favorable pour leur exécution. »

Pour extrait,

Le greffier du conseil provincial,

FRÉMIET.

Mons, 12 novembre 1838.

MONSIEUR LE GOUVERNEUR,

N'ayant pu assister, pour cause d'incommodité, à la séance de la députation provinciale où elle s'est occupée du canal de l'Espierre, j'ai vu avec satisfaction que la députation avait, à l'unanimité, émis un avis favorable à la construction de ce canal. J'ai toujours partagé cette opinion ; j'ai toujours considéré l'établissement du canal de l'Espierre comme très utile pour le commerce en général et extrêmement important pour notre province.

Dans la crainte que mon silence sur un point d'un avantage aussi considérable pour la

Digitized by Google

province du Hainaut, ne puisse être interprété comme une dissidence de ma part, je crois de mon devoir, Monsieur le Gouverneur, de vous donner l'assurance que j'adhère entièrement au vœu émis par mes honorables collègues.

Le député,
HARRIGNIE.

N° 28.

Lettre de M. Corbisier, du 15 septembre 1838.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Dans le cours de cette année, le *maximum* du prix du fret, du canal de Mons pour Gand, a été de 45 centimes par hectolitre ras de charbon de terre, le *minimum* de 27 centimes, soit, en moyenne, 36 centimes.

Pour arriver à Roubaix, l'hectolitre coûterait, par le canal de l'Espierre :

1° De droit de navigation	fr.	» 12
2° De droit de balage		» 05
3° De droit de douane, décime compris		» 16
4° De frais de commission à Condé		» 01
5° De bénéfice pour le batelier		» 16
Total	fr.	» 50

Il s'ensuit que l'hectolitre de houille coûterait, rendu à Roubaix, 14 centimes de plus qu'à Gand. Quand on sait que cet hectolitre pèse 80 kilog.; que, dans les filatures, une machine à vapeur consomme 3 ½ kilog. de houille par kilogramme de coton filé, et qu'il faut 5 kilog. de coton filé pour tisser une pièce de 65 aunes, on doit être convaincu que le droit d'entrée, qui frappe en Belgique les tissus de coton étrangers, et la différence ci-dessus, constituent une protection suffisante pour dissiper les inquiétudes même les plus exagérées. Il y a plus, c'est que, dès que les travaux de la canalisation de l'Escaut seront terminés, le fret pour Gand sera tout au plus de 25 centimes par hectolitre.

Il est, Monsieur le Ministre, une autre crainte aussi peu fondée que celle-ci, et que l'on a aussi mise en avant pour écarter l'exécution du canal de l'Espierre. C'est celle de la possibilité éventuelle, pour nos bateaux charbonniers, d'arriver à Dunkerque par l'intérieur du département du Nord, sans suivre désormais la route des beaux canaux de Gand, de Bruges, d'Ostende, de Nieuport et de Furnes. Mais ceux-ci permettent de naviguer à peu de frais, et avec un enfoncement de 1m,60, tandis que, pour aller de Lille à Dunkerque, il faut suivre la navigation si coûteuse de la Deule, du canal d'Aire à la Bassée, du canal de Neuffossé, etc., qui tous sont faits pour un tirant d'eau infiniment moindre, qui sont grevés de droits fort élevés, et qui forcent souvent les mariniers à rompre charge, même quand leurs bateaux n'ont qu'une faible immersion.

Je pourrais me borner à faire observer, que le nouveau tarif, adopté par le gouvernement français pour les houilles étrangères, a, tout à coup, mis fin aux expéditions de ce combustible, qui se faisaient jadis de Mons pour Dunkerque. Toutefois j'ajouterai qu'il est inexact de prétendre que l'on pourra, dans un avenir plus ou moins éloigné, perfectionner le régime actuel de la navigation intérieure du département du Nord. Les frais énormes de ce perfectionnement, en supposant le plus long amortissement possible, pour les capitaux y employés, n'en soumettraient pas moins le parcours de ces canaux à des droits plus forts que ceux qui existent aujourd'hui. D'ailleurs, le système de défense des forteresses françaises qui se trouvent sur ce point de la frontière, s'opposera toujours à tout ouvrage ayant pour objet l'ap-

Digitized by Google

profondissement de cette ligne de canaux. Il est donc impossible que l'on songe sérieusement à opposer cette crainte futile aux raisons données pour obtenir la jonction de l'Escaut au canal de Roubaix, par la vallée de l'Espierre. Au surplus, Monsieur le Ministre, le gouvernement possède un moyen infaillible de rassurer complètement les Flandres à ce sujet. La clause du rachat facultatif du canal de l'Espierre au profit de l'État, mettra toujours celui-ci en position d'empêcher, quand il le voudra, les bateaux de Mons de suivre cette voie nouvelle pour se rendre à Dunkerque.

On a tiré argument encore de l'économie que présente la navigation de la Scarpe. Si, pour les péages seulement, la route vers Lille, par cette rivière, offre un avantage de quelques centimes sur celle qu'ouvrirait le canal de l'Espierre, cette dernière compense amplement cet avantage par la rapidité de la marche et la brièveté du trajet à parcourir. D'un autre côté, la comparaison devient, sous tous les rapports, favorable à ce canal, lorsque l'on prend Roubaix pour point d'arrivée.

L'importante consommation de cette ville manufacturière et des districts voisins de Tourcoing et de Lannoy, présente à nos houilles, à nos chaux, à nos pierres, etc., un débouché assez étendu pour que, seul, il entraîne la déclaration d'utilité publique du canal dont j'ai demandé la concession ; d'autant plus, qu'il doit écarter, à jamais, dans ces localités, la concurrence si fâcheuse des charbons anglais qui peuvent y arriver par Dunkerque, et des houilles françaises d'Anzin, d'Aniches, de Douchy, etc.

Toutes les questions relatives à ce canal ont été résolues par la commission d'enquête, d'une manière favorable. Il est prouvé qu'il ne peut nuire au canal de Bossuyt à Courtray, dont les Flandres réclament l'exécution ; celles-ci n'ont donc plus la moindre raison de s'opposer à la réalisation d'un projet, qui, depuis douze ans, fait l'objet des vives sollicitations du Hainaut. La seule opposition réelle qui puisse tenter encore d'arrêter maintenant le gouvernement, n'est suscitée que par un intérêt purement privé, celui du concessionnaire du canal de la Sensée et de la haute et basse Deule. L'opiniâtreté que ce concessionnaire met à défendre la conservation des péages qu'il prélève actuellement sur le commerce des houilles de Mons, est la preuve la plus évidente que le canal de l'Espierre doit, inévitablement, réduire ces péages, et fait ressortir les avantages marqués que celui-ci procurera à notre industrie, en faisant délaisser la navigation ascendante de la Scarpe.

N° 29.

Adresse de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 12 novembre 1838.

SIRE,

Le conseil provincial de la Flandre occidentale a émis, dans sa dernière session, des vœux pour la prompte exécution du canal de Bossuyt à Courtray, et pour la non-exécution de celui d'Eeke à Deynze-Petegem, ainsi que du canal d'Espierres vers la France.

Conformément à la décision ci-jointe du conseil (1), la députation permanente vient déposer aux pieds du trône les considérations puissantes qui ont motivé cette résolution, afin d'obtenir votre royale intervention, Sire, pour la réalisation d'un projet qui intéresse éminemment, nous ne dirons pas la Flandre et le Hainaut, mais une grande partie du royaume.

Nous croyons superflu, Sire, de parler du projet du canal d'Eeke, dont les auteurs mêmes reconnaissent l'infériorité, par rapport aux deux autres projets.

Le canal de Bossuyt à Courtray forme une jonction directe de deux de nos plus importantes

---

(1) Voir *Annexe* n° 7.

Digitized by Google

rivières ; il ouvre un débouché nouveau et étendu aux produits du Hainaut et des bords de la Meuse, qui, en échange, recevront, par voie plus économique, les huiles, les grains à semer, les tabacs, les bois du nord et les denrées coloniales que nous y envoyons ; il forme le chaînon d'une ligne navigable, intérieure et non interrompue, depuis Liége jusqu'à la mer du Nord.

Le canal d'Espierres ne constitue une route moins frayeuse que pour les charbons destinés aux manufactures de Roubaix et de Tourcoing, et, sous ce rapport même, il nuirait à notre industrie, rivale de celle de ces localités. Ce projet est le nœud d'un vaste ensemble de travaux de canalisation dans le département du Nord, qui nous enlèverait, sans compensation aucune, l'importante navigation vers Dunkerque. Enfin, d'après une déclaration que paraissent avoir faite les demandeurs en concession du canal de Bossuyt, celui-ci ne pourrait se réaliser en concurrence avec le canal d'Espierres, qui, dès lors, nous priverait de tous les avantages que les résultats hautement significatifs de la récente enquête reconnaissent au canal de Bossuyt.

D'après ces motifs, Sire, et au nom du conseil provincial, nous prenons respectueusement la liberté d'insister vivement auprès de Votre Majesté pour que la concession du projet vraiment national du canal de Bossuyt à Courtray, soit promptement accordée et que celle des canaux d'Eeke et d'Espierres soit refusée.

Nous avons l'honneur d'être, avec le plus profond respect, Sire, de Votre Majesté, les très humbles, très obéissants et très fidèles serviteurs.

Bruges, le 12 novembre 1838.

La députation permanente de la Flandre occidentale,

Le président,

C^te^ De Muelenaere.

Par ordonnance :

Le greffier,

Ch. Devaux.

N° 30.

Lettre du ministre des finances, du 7 décembre 1838.

Monsieur le Ministre,

Par suite à la communication que vous avez bien voulu me donner, par votre lettre du 8 septembre dernier, n° 107 ^b^, 3^e^ division, de l'exposé et des pièces que vous avez fait imprimer, pour faciliter le travail de la commission instituée pour l'examen des projets de canaux de jonction de l'Escaut et de la Lys, je vais avoir l'honneur de vous donner mes observations et avis sur ces projets, en ce qui touche les intérêts dont la gestion est confiée à mon département.

Le canal de Pommerœul à Antoing, a été établi, comme vous le savez, pour débarrasser le commerce du Hainaut des entraves et des charges imposées aux bateaux naviguant sur le canal de Mons, qui devaient emprunter le territoire français à Condé, et pour donner en même temps, aux bateliers les moyens d'éviter les longs retards occasionnés par le trop grand nombre de bateaux qui devaient passer par cette seule voie ; et, maintenant, si l'on considère le mouvement progressif de la consommation de la houille en France, on doit reconnaître que le débouché par Condé, entravé par l'action de la douane française, est encore resté insuffisant pour assurer promptement le départ des bateaux chargés venant de la Belgique.

Le canal de l'Espierre, dont le Hainaut sollicite l'établissement depuis long temps, doit non seulement avoir pour effet de remédier à cet inconvénient, mais encore d'abréger considérablement le trajet entre les rivages charbonniers du Hainaut et les départements du

Digitized by Google

Nord et du Pas-de-Calais, et d'établir une navigation presque totalement belge, tant pour la descente à charge, que pour la remonte à vide des bateaux. Un coup-d'œil sur la carte, jointe à l'imprimé qui accompagnait votre lettre susmentionnée, suffit pour démontrer ces avantages.

Actuellement, les bateaux chargés de houille, destinés à la consommation des départements du Nord et du Pas-de-Calais, doivent, après avoir fait quatre lieues sur le canal de Mons, passer par Condé, descendre l'Escaut jusqu'à Mortagne, et, de là, remonter la Scarpe jusqu'à Douay, où ils entrent dans le canal de la haute Deule, sur lequel le halage, qui coûte très cher, est fait par des chevaux; encore les bateaux ne peuvent-ils prendre par cette voie que peu d'enfoncement, et très souvent les inondations de la Scarpe forcent les bateliers à faire un trajet bien plus long et plus dispendieux, en remontant l'Escaut supérieur jusqu'à Bouchain, où ils prennent le canal de la Sensée pour gagner ensuite celui de la haute Deule.

Tels sont, pour le commerce de charbon au couchant de Mons, les désavantages de la navigation actuelle, que le canal de l'Espierre ferait disparaître en offrant une ligne de navigation bien plus courte, plus facile et plus économique, puisque, en suivant le canal de Pommerœul à Antoing, *en descendant* l'Escaut, depuis la 13e écluse, par Antoing et Tournay jusqu'à Warcoing, prenant ensuite le canal projeté jusqu'à la frontière française, où les bateaux entreront dans celui de Roubaix, cinq jours suffiront à un bateau parti de Mons, pour arriver à Lille et à Roubaix, tandis que, maintenant, il en faut 22, quelquefois 36, pendant les fortes crues d'eau, et même deux mois quand les inondations rendent la navigation de la Scarpe impraticable.

Cette différence s'explique facilement, puisque le trajet par le canal de l'Espierre sera moins long de 26,000 mètres, et, d'un autre côté, les bateaux n'auront qu'à *descendre* l'Escaut, au lieu de devoir *remonter* la Scarpe.

Ces avantages ne permettent pas de douter que l'établissement du canal de l'Espierre amènera une notable augmentation dans les produits du canal de Pommerœul; à la vérité, on paie 10 centimes de moins par tonneau, en passant par Condé, pour arriver de Jemmappes à Antoing, mais cet avantage est plus qu'absorbé par le long séjour que les bateaux doivent faire au passage à Condé.

1,800 bateaux, chargés de houille sur le canal de Mons, aident à alimenter l'approvisionnement de Lille, Roubaix et communes environnantes; le port de ces bateaux est actuellement, en moyenne, de 125 tonneaux et serait au moins de 175 tonneaux, par la nouvelle navigation du canal de l'Espierre. En supposant même que de ces 1,800 bateaux, il n'y en aurait que 1,200 qui viendraient par le canal d'Antoing, leur tonnage dépassera 200,000 tonneaux de chargement réel, et ils assureront, par conséquent, au domaine, une augmentation annuelle de produits de fr. 120,000, sauf déduction du surcroît des frais d'entretien, d'alimentation et d'administration, qui en résulterait.

Je ne crois pas du reste, que, si le projet du canal de l'Espierre est adopté, il faille apporter des réductions au tarif de celui de Pommerœul, dans la vue d'engager les bateliers à le préférer à la voie de Condé; mon opinion à cet égard se fonde sur ce que :

1° Les droits actuels ne sont pas trop élevés, de l'aveu même des bateliers;

2° Les produits ne couvrent pas les intérêts du capital que ce canal a coûté, et les frais annuels d'entretien et d'alimentation, qui deviendront bien plus considérables au fur et à mesure que la navigation prendra plus d'activité;

3° Enfin, la réduction du tarif diminuerait les produits actuels, puisqu'elle devrait être accordée à tous les bateaux, sans distinction entre ceux qui entreront en France par le canal de l'Espierre et ceux qui auront toute autre destination.

Je pense, d'ailleurs, qu'il suffirait, pour donner au canal de Pommerœul, toute l'activité que l'on peut désirer, de modifier simplement le tarif de manière à ne percevoir le droit de navigation que sur le chargement réel déterminé par le tirant d'eau possible, et en ne faisant payer le tonnage à vide, ou la capacité, que pour autant de tonneaux qu'il y en a à charge; ce mode, qui est déjà mis en pratique sur le canal de Mons à Condé, assurerait le retour des bateaux à vide par celui de Pommerœul.

Il est encore un autre moyen que je me réserve d'examiner, s'il y a lieu, pour faire préférer

Digitized by Google

le dit canal à la voie de Condé: ce serait d'insérer dans la loi sur les patentes, que tout batelier étranger, qui naviguera ordinairement par le canal d'Antoing, pour aller en France ou en Belgique, sera entièrement assimilé aux mariniers belges, c'est-à-dire que, pour la patente, il acquittera le même droit et jouira de la même faveur.

Quant au canal de Bossuyt à Courtray, qui effectuera la jonction de l'Escaut à la Lys, comme il n'est destiné qu'à entretenir l'alimentation actuelle de la consommation d'une partie des deux Flandres, sans ouvrir aucun nouveau débouché aux houilles du couchant de Mons et aux autres produits pondéreux du Hainaut, il ne peut procurer d'augmentation au revenu du canal d'Antoing, puisque tous les bateaux destinés à l'approvisionnement des dites provinces sont obligés dès à présent d'y passer.

Le canal de Bossuyt ne peut non plus, à mon avis, faire concurrence avec la Scarpe et encore moins avec le canal de l'Espierre, à cause des droits élevés proposés par l'auteur du projet.

En résumé, Monsieur le Ministre, j'estime que le canal de Bossuyt n'aura aucune influence sur le canal de Pommerœul; que celui de l'Espierre en augmentera les produits, et qu'enfin, si l'un de ces deux projets devait être sacrifié à l'autre, l'intérêt général est d'accord avec l'intérêt particulier du domaine pour faire donner la préférence au canal de l'Espierre.

Le ministre des finances,
E. D'Huart.

N° 31.

Pétition des extracteurs du couchant de Mons, du 9 janvier 1839.

Monsieur le Ministre,

Les renseignements que vous avez recueillis de toutes parts, les enquêtes auxquelles vous avez fait procéder, les réclamations qui vous ont été adressées pour et contre l'exécution du canal de l'Espierre, vous ont mis enfin à même de prendre une résolution sur cette grave question.

Nous la faire attendre davantage, constituerait à notre égard un déni de justice, qu'il ne peut entrer dans les intentions du gouvernement de commettre, et nous venons, Monsieur le Ministre, solliciter vivement de vous une décision qui mette aujourd'hui un terme à l'incertitude, dans laquelle nous sommes restés depuis près de quatorze ans.

Nous ne demandons point, pour que le canal de l'Espierre puisse s'exécuter, que l'on empêche l'exécution de travaux du même genre, réclamés par d'autres localités; nous ne voulons point que, pour en faciliter l'entreprise, des subsides soient donnés au concessionnaire; nous ne demandons aucun privilége, mais nous vous prions, Monsieur le Ministre, de laisser l'industrie privée, doter le pays d'une nouvelle voie, dont l'utilité ne peut être contestée. Dans le cas où, contre toute attente, le roi ne pourrait en permettre la construction, veuillez nous faire connaître au moins les motifs de sa décision. Car, si nous sommes forcés de renoncer à l'espoir de voir le canal de l'Espierre nous conserver les débouchés qui nous sont acquis dans le département du Nord, et nous en ouvrir de nouveaux, nous ne pourrons nous résigner à ce cruel désappointement, que pour autant que le gouvernement démontre clairement au pays, que la justice et l'équité auront été sa règle de conduite et que c'est à des intérêts bien plus importants, qu'il se sera vu dans la nécessité de sacrifier ceux d'une des principales provinces du royaume, ceux des riches houillères des arrondissements de Mons et de Charleroy, ceux des belles carrières et des fours à chaux de l'arrondissement de Tournay, ceux enfin de toutes les industries qui se groupent autour de nos richesses minérales.

(*Suivent les signatures.*)

Digitized by Google

N° 32.

Pétition des chambres de commerce de Mons et de Tournay, du 10 *janvier* 1839.

MONSIEUR LE MINISTRE,

Depuis plus de treize ans, les chambres de commerce des arrondissements de Tournay, Mons et Charleroy, ont joint leurs vives sollicitations à celles des négociants et des industriels qu'elles représentent, pour obtenir du gouvernement la mise en adjudication publique du canal de l'Espierre. A différentes époques, les enquêtes, tenues tant dans le Hainaut que dans les Flandres, ont constaté l'utilité de cette communication, et, dernièrement, une enquête nouvelle, que vous aviez ordonnée pour dissiper tous les doutes qu'étaient peut-être parvenus à jeter sur une question si simple, l'esprit de parti, les calculs mal entendus de certaines localités et l'égoïsme de l'intérêt privé, a confirmé de nouveau tout ce que les autres avaient précédemment prouvé.

La publicité donnée aux débats qui eurent lieu devant la commission qui s'est réunie le 3 septembre 1838 à Courtray, et le résultat de ses délibérations, avaient suffisamment éclairé le gouvernement. Toutefois, il a cru devoir encore soumettre ce résultat à un nouvel examen administratif. Dans l'avis que nous avons alors été appelés à donner, nous avons clairement démontré que le canal de l'Espierre ne saurait faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray; qu'il ne peut nuire à la navigation intérieure des Flandres; qu'en aucun cas, il ne ferait arriver à Roubaix les houilles de Mons à des prix aussi bas que ceux auxquels elles arrivent à Gand; et que, par conséquent, il n'est susceptible de porter préjudice ni à l'industrie cotonnière, ni à aucune autre industrie du pays.

Au point de maturité où est arrivée aujourd'hui la question d'utilité de cette importante communication qui, nous osons le dire, peut seule soutenir notre commerce de houille dans le département du Nord, contre la concurrence que lui suscitent, avec tant de bonheur, les charbons d'Anzin, d'Aniche, de Douchy, de Newcaste, etc., etc., le gouvernement ne doit plus hésiter à prendre une décision définitive. Cette décision, quelle qu'elle soit, il ne peut la faire plus long-temps attendre, sans mécontenter également les partisans et les adversaires du canal dont nous réclamons l'exécution.

Dans cet état de choses, Monsieur le Ministre, nous n'ajouterons rien aux nombreux documents produits pendant la longue instruction qu'a subie cette affaire, mais nous croyons remplir un devoir impérieux en vous priant instamment de prononcer enfin et de mettre un terme à toutes les incertitudes.

Pleins de confiance dans la bonté de la cause que nous avons soutenue, nous espérons fermement que la voix du Hainaut sera d'autant mieux écoutée, que la faveur qu'il sollicite ne doit rien coûter au trésor et ne peut léser aucun intérêt national.

(*Suivent les signatures.*)

Digitized by Google

No 33.

Tableaux indicatifs du tonnage de la navigation charbonnière vers Dunkerque.

I.

Relevé comparatif du tonnage des bateaux, chargés de charbons, passés à la nouvelle écluse de Furnes, à Nieuport, et destinés pour Dunkerque, pendant les années 1837 et 1838, et les quatre premiers mois de 1839.

1837.		1838.		1839.	
MOIS.	TONNAGE.	MOIS.	TONNAGE.	MOIS.	TONNAGE.
Janvier	4,161	Janvier	781	Janvier	1,510
Février	5,118	Février	*Néant.*	Février	1,567
Mars	6,492	Mars	2,797	Mars	1,298
Avril	5,303	Avril	4,837	Avril	4,758
Mai.	7,352	Mai	2,870		
Juin	1,724	Juin.	4,051		
Juillet	5,877	Juillet.	3,638		
Août	8,314	Août	344		
Septembre . . .	166	Septembre . .	6,594		
Octobre.	264	Octobre	947		
Novembre . . .	1,137	Novembre. . .	5,981		
Décembre . . .	3,009	Décembre . . .	4,036		
Totaux	48,917	. . . . .	36,876		

Dressé par l'ingénieur des ponts et chaussés soussigné, d'après le registre de passage tenu à la dite écluse.

Bruges, le 6 mai 1839.

F. Forbet.

Digitized by Google

II.

Relevé du tonnage, par année, de la navigation charbonnière vers Dunkerque, à partir de 1832.

ANNÉES.	TONNAGE.	OBSERVATIONS.
1832	63,174	
1833 (les 9 premiers mois).	62,463	On peut estimer le tonnage, pour l'année complète, à 70,000.
1835	63,207	
1836	56,749 (a)	
1837	48,917	
1838	36,876	
1839 (les 4 premiers mois).	9,133	

Bruges, le 20 mai 1839.

F. Forret.

N° 34.

Lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839.

Monsieur le Ministre,

Je m'empresse de répondre à la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire, le 4 de ce mois, relativement aux écluses de Rodignies et de Gœulzin.

Il est positif que les droits de péages, concédés au sieur Honnorez, ont cessé d'être perçus :

A Rodignies, le 26 juin 1838,

A Gœulzin, le 26 décembre 1838,

époques de l'expiration des concessions.

C'est encore un fait certain que M. le ministre des finances a décidé, le 22 juin 1838, que la perception des droits temporairement établis et concédés, ne serait pas continuée au profit du gouvernement, à l'expiration des concessions.

Il résulte de ces faits, que le passage aux écluses de Rodignies et de Gœulzin est libre aujourd'hui de tout droit de péage.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

Le préfet du Nord,
Saint-Aignan.

(a) C'est par erreur que, dans l'exposé, pag. 178, on a porté, pour l'année 1836, le chiffre de 33,403 tonneaux, qui est celui des six derniers mois de cette année.

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE DES MATIÈRES.

Pages.

Composition de la commission d'enquête 161

EXPOSÉ.

Préambule 163
§ 1er. Travail de la commission d'enquête 164
§ 2. Avis des chambres de commerce et des députations provinciales 174
§ 3. Récapitulation 178

ANNEXES.

N° 1. Pétition des marchands de charbons et voituriers de Pecq, Warcoing et autres communes riveraines de l'Escaut, contre le projet du canal de l'Espierre 181
N° 2. Lettre, en date du 21 août 1838, par laquelle M. Corbisier, demandeur en concession du canal de l'Espierre, déclare réduire le péage qui lui serait concédé, à 80 centimes par tonneau à charge, et 20 centimes par tonneau à vide 183
N° 3. Observations de la chambre de commerce et des fabriques de Courtray, en date du 7 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt 184
N° 4. Pétition, en date du 11 juillet 1838, des bourgmestre, échevins, conseillers communaux et notables de la ville de Roulers, en faveur du canal de Bossuyt 185
N° 5. Pétition de l'administration locale de la ville de Thielt, en date du 12 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt 186
N° 6. Pétition de l'administration communale de Courtray, en date du 13 juillet 1838, en faveur du canal de Bossuyt 187
N° 7. Rapport fait au conseil provincial de la Flandre occidentale, le 21 juillet 1838, par sa 2e commission, en faveur du canal de Bossuyt et contre les canaux d'Eeke et de l'Espierre 188
N° 8. Pétition des rouisseurs de lin de la Lys, en date du 30 août 1838, tendant à ce qu'il soit construit une ou deux écluses sur la Lys 189
N° 9. Mémoire lu devant la commission d'enquête, par M. Allard, avocat et propriétaire à Tournay, contre la canalisation de l'Escaut, contre le canal de l'Espierre et contre celui de Bossuyt 192
N° 10. Observations présentées à la commission d'enquête, par M. Frion, brasseur à Antoing, contre le projet de M. l'inspecteur Vifquain pour la canalisation de l'Escaut 194
N° 11. Observations présentées à la commission d'enquête, par M. Louis Dumortier, échevin, délégué de l'administration communale de Tournay, contre le projet de la canalisation de l'Escaut 197
N° 12. Délibération de la chambre de commerce de Tournay, du 1er septembre 1838 199
N° 13. Observations du délégué de la chambre de commerce de Lille (M. Mimerel) . . . . . *ib.*
N° 14. Observations de M. Verrue-Lafrancq, demandeur en concession du canal de Bossuyt, en réponse à l'exposé de M. Mimerel 211
N° 15. Observations adressées à la commission d'enquête, par la chambre de commerce et des fabriques de la ville d'Ypres 219
N° 16. Observations adressées à la commission d'enquête, au sujet des écluses à établir sur la Lys, par des propriétaires et négociants des communes riveraines de la Lys dans l'arrondissement de Courtray. . 221
N° 17. Procès-verbaux de l'enquête 223
N° 18. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Gand, du 9 octobre 1838 227
N° 19 Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre orientale, du 30 octobre 1838 228
N° 20. Avis de la chambre de commerce et des fabriques à Courtray, du 20 octobre 1838 229
N° 21. Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ypres, du 29 septembre 1838 239
N° 22. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Bruges, du 15 octobre 1838 240
N° 23. Avis de la chambre de commerce et des fabriques d'Ostende, du 16 octobre 1838 243
N° 24. Avis de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 12 novembre 1838 245
N° 25. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Mons, du 30 septembre 1838 249
N° 26. Avis de la chambre de commerce et des fabriques de Tournay, du 17 octobre 1838 251

Digitized by Google

N° 27. Avis de la députation permanente du conseil provincial du Hainaut, du 12 novembre 1838 . . . 252
N° 28. Lettre de M. Corbisier, du 15 septembre 1838 254
N° 29. Adresse de la députation permanente du conseil provincial de la Flandre occidentale, du 12 novembre 1838 255
N° 30. Lettre du ministre des finances, du 7 décembre 1838 256
N° 31. Pétition des extracteurs du couchant de Mons, du 9 janvier 1839. 258
N° 32. Pétition des chambres de commerce de Mons et de Tournay, du 10 janvier 1839 259
N° 33. Tableaux indicatifs du tonnage de la navigation charbonnière vers Dunkerque 260
N° 34. Lettre du préfet du Nord, du 8 mai 1839 261

Digitized by Google

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

CANAL

DE BOSSUYT A COURTRAY,

ET PROJETS CONNEXES.

III.

INSTRUCTION FAITE EN FRANCE AU SUJET DU CANAL DE ROUBAIX ET DE L'ESPIERRE.

Bruxelles,

Ve H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

1839.

Digitized by Google

Digitized by Google

EXPOSÉ.

La solution donnée à la question du canal de l'Espierre a été présentée comme une concession faite à l'étranger.

Cette assertion n'a pas le moindre fondement; il suffit d'examiner les faits pour s'en convaincre.

En thèse générale, lorsque, par une communication nouvelle, on se rend un marché étranger plus accessible, on ne fait pas une concession; ce n'est pas à dire non plus que l'on obtienne une concession; on se trouve avoir satisfait aux convenances réciproques du producteur indigène et du consommateur étranger.

C'est en ces termes que se résume la question du canal de l'Espierre pour quiconque s'attache à l'ensemble des choses.

Mais l'examen des points de détail, conduit immédiatement à reconnaître que, si le canal de l'Espierre est de nature à alarmer ou même à froisser certains intérêts, c'est en France et non en Belgique. S'il fallait donc parler de concessions, nous dirions que le canal de l'Espierre est une concession faite par l'étranger au profit de nos charbons et de notre navigation.

C'est de ce point de vue, selon nous, très étroit quant à la France, et en faisant abstraction du grand intérêt industriel, *prédominant,* de Lille et de Roubaix, que nous allons considérer la question, sur laquelle néanmoins nous croyons par là jeter un nouveau jour.

Le canal de Roubaix auquel le canal de l'Espierre doit aujourd'hui servir de prolongement, a été autorisé par une loi du 8 juin 1825. L'entreprise ne comprenait alors que la canalisation de la Marque, depuis Pont-à-Tressin jusqu'à son embouchure dans la Deule, et l'ouverture d'un embranchement sur la ville de Roubaix.

Digitized by Google

La question de la transformation de ce simple canal d'embranchement à la Deule, en un canal de jonction de l'Escaut à la Deule, a soulevé en France les débats les plus vifs.

Le conseil général du département du Nord s'était prononcé contre ce projet de transformation, ou au moins pour son ajournement, par quatre délibérations successives, en 1831, 1832, 1833 et 1834.

En 1836, lorsque le projet fut soumis à une enquête, il rencontra, dans la commission même, une forte opposition; sur 13 membres, 6 se prononcèrent contre le projet.

Le principal grief allégué en France contre le canal de jonction de l'Escaut à la Deule, consiste à dire qu'il aura pour conséquence de déplacer la navigation, de l'enlever aux canaux français pour en doter les canaux belges.

La navigation sur Lille, il faut bien le remarquer, est aujourd'hui toute française; elle se fait ou par l'Escaut en remonte au-dessus de Condé, la Sensée et la Deule en descente, ou par la Scarpe en remonte et la Deule en descente.

Par le canal de l'Espierre, une navigation toute en descente, d'un trajet plus court, débarrassée des entraves qui résultent de la traverse des places fortes et de l'encombrement des bateaux au-dessus de Condé, navigation toute belge, permettant en toute saison un enfoncement beaucoup plus considérable, se trouvera substituée aux lignes françaises.

C'est ce que l'on a fort bien compris en France.

C'est aussi ce qui a motivé les réclamations des opposants français, parmi lesquels nous trouvons :

Les villes de Condé, St-Amand, Marchiennes et Douai;

Les actionnaires de la compagnie charbonnière de Douchy;

M. Honnorez, concessionnaire de plusieurs écluses sur l'Escaut et la Scarpe, du canal de la Sensée et du canal de la haute et basse Deule;

La compagnie du canal d'Aire à La Bassée;

Les concessionnaires de la Scarpe.

La majorité de la commission d'enquête, majorité favorable au projet, n'a pas contesté le déplacement de la navigation au profit des canaux belges; elle s'est bornée à dire : « Que les moyens produits contre le projet et tirés, soit de » l'intérêt de la navigation française, soit de celui du fisc, n'étaient que spé- » cieux, et tombaient devant le vrai principe qui régit tout bon système de » communication; que le seul but de ce système étant d'approcher du con- » sommateur le marché auquel il s'approvisionne, et de favoriser par là le » développement de l'aisance générale, c'est à cette fin que tout doit aboutir, » *que tout doit être sacrifié.* »

L'importance du canal de jonction de l'Escaut à la Deule pour la navigation belge, a, du reste, été exposée avec tant de force et de netteté par les opposants français, que nous croyons ne pouvoir mieux faire que de rappeler ce qu'ils ont dit.

Digitized by Google

Voici en quels termes s'exprimait l'auteur d'un rapport fait au conseil général du département du Nord, dans sa séance du 18 juillet 1834, rapport qui a conduit le conseil général à exprimer, à l'unanimité, le vœu que la question du canal de jonction de l'Escaut à la Deule, fût ajournée jusqu'à l'achèvement des travaux de la Scarpe :

« En première ligne se présente cet ensemble si sage, si bien combiné, si » fortement possédé et défendu de canaux français, qui, sans rien emprunter » au territoire étranger, et, par une navigation toute intérieure et toute fran- » çaise, unit le grand centre de production des houilles avec le centre de » fabrication où fleurissent Lille, Roubaix et Tourcoing.

» Quelle grande nécessité d'abandonner cette ligne de navigation, qui est » nôtre, qui ne relève que de nous, sur laquelle s'élèvent nos forteresses, pour » aller envoyer nos chargements en transit, par Antoing et Tournay, sur le » territoire étranger?

» Qu'on ne dise pas qu'il ne s'agit nullement d'abandonner la Scarpe et la » Deule; qu'elles resteront pour la concurrence. Ce serait se bercer d'une » chimère et se flatter d'un résultat impossible.

» Qu'on réfléchisse donc que, dans l'état des choses, alors que ces deux » canaux sont productifs, l'un (la Scarpe) est dans un état déplorable que » toutes les parties contendantes confessent, et que l'autre (la Deule) est restée » dans une imperfection dommageable à tout le pays qu'il parcourt. Ce qu'on » ne fait ni n'achève dans la prospérité, se détériorera jusqu'à sa ruine com- » plète dans l'abandon et le délaissement; et quand viendra quelque collision » avec le pays voisin (notre siècle si mobile rend tous les événements possibles), » nous aurons alors à nous reprocher avec amertume et la perte des canaux » qui nous sont propres, et l'exigence fiscale à subir sur les canaux d'autrui.

» Les partisans de la prolongation du canal de Roubaix avaient trouvé dans » ces craintes fondées, l'abandon de notre navigation française, la preuve des » immenses avantages que réaliserait le canal de Roubaix, et ils posent ce » dilemme : ou l'abaissement du fret par le canal de Roubaix sera considé- » rable, ou il sera minime. Au premier cas, pourquoi priver le pays de cet » avantage? Au deuxième cas, pourquoi redouter l'abandon? Nous pourrions » dire d'abord qu'il y a un milieu entre les deux termes du dilemme, ce qui » suffit pour le détruire; mais il est encore mieux de répondre que, si minime » que soit l'avantage d'aller en transit par la Belgique, le batelier choisira cette » voie. Voulez-vous exiger de lui qu'il fasse du transport de sentiment et par » patriotisme? Ne comptez pas là-dessus.

» Disons-le donc, nous avons une navigation toute nôtre : c'est un bien dont » nous devons être fiers, et que l'étranger nous envie. La Belgique s'est » trouvée, à l'égard de la France, dans la même position où l'on veut, par » imprévoyance, nous mettre devant elle. Ses chargements passaient en transit » en France, pour arriver à leur destination belge. La Belgique fit, à grands » frais, le canal d'Antoing, pour ne dépendre que d'elle-même. Nous lui fai- » sions acheter cette dépendance au prix qu'elle pourrait nous la revendre » un jour.

Digitized by Google

» Ceci nous amène à une considération qui, sans doute, est une considéra-
» tion d'argent et de fisc, et, par conséquent, d'un ordre moins grave, nous
» en convenons, dans la question agitée. Cette ligne de canaux que consti-
» tuent la Scarpe, la Sensée et la Deule, appartient à l'État.

» A la vérité, la Deule est engagée pour une vingtaine d'années encore, la
» Sensée l'est pour un temps plus long, et la Scarpe est susceptible de l'être.
» La Scarpe, dans son état de vétusté et de décadence, rapporte encore
» fr. 75,000 environ à l'État. La Sensée et la Deule doivent produire des
» sommes bien plus considérables. On parle, dans les mémoires qui vous sont
» soumis, de bénéfice de 12 à 15 p. %.

» Pourquoi frustrer l'État, qui ne meurt point, et qui rentrera successi-
» vement dans ces riches produits, d'une ressource toute acquise et qui vient
» à la décharge de l'impôt? Serons-nous donc toujours en opposition avec
» nous-mêmes, voulant des économies et tolérant des dissipations? Car quel
» nom moins sévère pourrait convenir à cette opération d'où résulterait que
» tout ce que nous ôterions du coffre de l'État, nous le reporterions dans le
» trésor belge, nous appauvrissant ainsi pour l'enrichir?»

Un document que l'on ne peut se dispenser de citer, lorsqu'il s'agit de l'opposition que le canal de l'Escaut à la Deule a rencontrée en France, est le mémoire publié en 1835, par M. Honnorez (1), mémoire devenu très rare et d'une haute portée, par les considérations qui y sont développées et par la position particulière de son auteur, comme concessionnaire des lignes de navigation les plus importantes du département du Nord. Nous extrayons de ce mémoire les passages suivants :

« Mais nous voulons supposer au canal projeté, de meilleurs effets; croyons-
» en, pour un moment, toutes les promesses de M. Brame (2); réalisons un
» instant toutes les espérances de ces villes protégées. Le charbon leur serait
» livré à 10, 15, 20, 40 centimes de moins à l'hectolitre. Voyons ce que cette
» amélioration coûterait à d'autres intérêts. Peut-être la compensation serait-
» elle trop lourde et trop onéreuse.

» *Dommage pour le trésor.* — Le 28 juin 1838, expire la concession de
» l'écluse de Gœulzin dans Condé : elle produit par an, pour droits perçus
» exclusivement sur les charbons belges en destination sur Lille (en 1834),
» (*voyez* les tableaux), 39,580 fr. 78 centimes.

» Le 26 décembre de la même année, expire également la concession de
» l'écluse de Rodignies : les droits de navigation sur les charbons belges, même
destination, s'élèvent à (1834), 72,040 fr. 68 c.

» Les canaux de la haute et de la basse Deule feront retour à l'État dans
» 19 ans; le produit total (dans lequel il n'a pas été possible de faire la part
» des charbons belges), est de (1834), 279,886 fr. 92 c.

» Plus tard et successivement, feront également retour à l'État toutes les

(1) In-4 de 65 pages. Douai, Wagrez aîné. 1835.
(2) Le concessionnaire primitif du canal de Roubaix.

Digitized by Google

» autres concessions consenties par le gouvernement : Frésnes dans 25 ans, » Lambres et Courchelettes dans cinq ans ; Iwuy dans 38 ans ; la Scarpe, qui » produit 90,000 fr., dans 68 ans ; etc.

» Ouvrez le canal de l'Escaut, et vous faites tarir pour le trésor ces sources » fécondes de revenus, dont les deux premières lui sont acquises dans trois » années, deux autres dans cinq, et qui, dans vingt-cinq ans, donneront un » produit annuel de plusieurs centaines de mille francs.

» Ainsi, M. Brame demande à l'État, de ruiner les canaux qui lui appar- » tiennent, et dont bientôt il va jouir, au profit du canal de Roubaix, dont » la concession a été consentie à perpétuité, en faveur de M. Brame, et au » profit du canal d'Antoing, qui appartient au gouvernement belge.

» Mais ce n'est pas tout ; là ne s'arrête pas le dommage. On prive le trésor » de revenus considérables ; mais en même temps on le grève d'énormes » indemnités :

» Indemnité annuelle au profit de la concession de la Sensée pendant 80 ans ;

» Indemnité au profit des canaux de la haute et de la basse Deule.

» Le concessionnaire de la Scarpe n'a rien à réclamer, parce que son con- » trat d'adjudication lui interdit toute réclamation. Mais l'administration vou- » drait-elle, sans compensation, laisser à sa charge pour près de 2 millions » de travaux, pour le prix desquels elle lui a concédé un péage, que par la » création du nouveau canal, elle réduirait au néant.

» Dira-t-on que toutes ces charges seront mises au compte du concession- » naire qui entreprendrait le canal projeté : mais n'est-il pas évident que cette » obligation sera l'un des éléments de ses calculs, et qu'il exigera, pour s'en » charger, des considérations plus onéreuses ? directement ou indirectement, » ce ne sera pas moins le trésor qui paiera.

» *Dommage pour la vallée de la Scarpe.* — La commission administrative » de la vallée, ayant publié ses observations, nous n'avons pas l'intention d'y » rien ajouter. Nous renvoyons à son mémoire.

» *Dommage pour Condé, Douai, et un grand nombre de communes des » arrondissements de Valenciennes et de Douai.* — Les conseils municipaux » de ces communes, ont adressé d'énergiques réclamations à la commission » d'enquête. Nous ne pouvons aussi qu'y renvoyer.

» *Dommage pour les charbons d'extraction française.* — Dans l'état de » choses, et malgré le droit protecteur de 33 centimes par hectolitre (10e com- » pris), les charbons français peuvent à peine rivaliser avec les charbons des » compagnies houillères de la Belgique.

» Dans ce moment, cette grande industrie, cette exploitation des richesses » intérieures du sol, prend dans le département du Nord un immense déve- » loppement. Il y a peu de temps encore, on ne connaissait guères dans le » Nord, que la compagnie d'Anzin. Tout récemment, plusieurs compagnies » se sont formées ; des concessions ont été obtenues ; de nouvelles fosses » s'ouvrent dans plusieurs localités à la fois ; il n'est presque pas de points de

Digitized by Google

» l'arrondissement de Valenciennes et des cantons des arrondissements de » Douai, Cambrai et Lille qui en approchent, où des sondages n'aient été » faits, et dans plusieurs endroits avec succès.

» Et c'est dans un tel moment, qu'on vient proposer au gouvernement » français l'ouverture d'un canal de Lille à l'Escaut !

» Mais c'est une prime véritable que l'on réclame pour les charbons » étrangers, au préjudice des houilles indigènes.

» C'est un contre-sens avec le droit perçu à l'entrée sur les charbons belges. » C'est un remboursement à leur faire sur les frais de route. M. Brame » s'explique sur ce point fort ingénûment : « C'est, dit-il, le meilleur encou- » ragement à donner aux houilles de l'étranger, que de les rapprocher des » lieux de consommation en France. »

» Mais quelles seraient les conséquences pour les compagnies françaises ? » elles sautent aux yeux. Au lieu de les déduire nous-mêmes, nous ne pouvons » mieux faire que de dire ce qu'on en pense en Belgique :

» La Belgique, Sire, *pourrait seule* fournir à la Flandre française, ces » trois objets de première nécessité. *Et cependant les houilles d'Anzin, com-* » *battent encore avantageusement les charbons de Mons* sur les marchés de » cette province, où ceux-ci ne parviennent qu'après avoir suivi, par de » longs détours de près de 30 lieues, une ligne de navigation extrêmement » coûteuse.

» Actuellement les charbons belges, qui se consomment à Lille, à Roubaix » et sur les bords de la haute Lys, ne peuvent fréquenter que la *voie de la* » *Scarpe ou celle de la Sensée,* etc.

» Le canal de l'Espierre réduirait considérablement le trajet que les houilles » de Mons ont à parcourir, pour arriver à Lille, *et assurerait à ces houilles,* » A L'EXCLUSION DE CELLES D'ANZIN, *la consommation du combustible nécessaire* » *aux diverses usines de Roubaix et des environs.* (Extrait du mémoire » présenté au roi des Belges, par M. Corbisier, et formant l'avant-projet du » canal de l'Espierre.) (1)

» C'est par les mêmes motifs, par des raisons hostiles aux intérêts français, » que certaines villes de la Belgique appuient de tous leurs efforts le canal » projeté.

» Le haut prix *de revient,* dit la chambre de commerce de Tournay, actuel- » lement existant, des houilles belges, sur les marchés de l'arrondissement de » Lille, *provoque à la découverte des veines de houilles sur le territoire fran-* » *çais de cet arrondissement, et nourrit l'esprit de recherche chez les spécu-* » *lateurs. Au moment présent même, de nouvelles associations* se forment à » cet effet dans la banlieue de Lille et de Bauchain. SI LE CANAL DE ROUBAIX

---

(1) Cet avant-projet est l'un des documents de l'enquête ordonnée en Belgique (pag. 76, n° 5, *session* 1838-1839).

Digitized by Google

» ÉTAIT OUVERT, CET ESPRIT DE RECHERCHE SERAIT AUSSITOT AMORTI *par la crainte de* » *ne pouvoir tenir la concurrence ; et que ferions-nous de nos houilles si, de* » *hasard, l'on parvenait à des découvertes heureuses dans cette partie du* » *département du Nord? Cette considération a une haute portée.* (Extrait du » mémoire présenté par la chambre de commerce de Tournay, le 15 avril » 1834 (1).)

» Cela est vrai, cette considération a une haute portée. Elle sera pour la » France un grave enseignement.

» Et pour nous, dont tous les intérêts sont français, il nous est permis de » nous effrayer sur ses conséquences qui frapperont sur nous si directement, » mais qui frapperont à la fois sur tant d'autres intérêts aussi légitimes.

» *Dommage pour tous les canaux du département.* — Ce point est trop » évident et maintenant trop bien établi pour y revenir. Mais ici encore nous » ferons connaître la pensée des chambres de commerce de la Belgique.

» Le 24 février 1832, le roi des Belges était à Mons, la chambre de commerce » lui disait :

« Ce canal, dont les avantages pour notre commerce de charbon sur le » marché de Lille, le plus grand qui leur soit ouvert dans l'étranger et qui » emporte au delà de 1,000 bateaux, ont déjà été démontrés, a, en outre, » dans l'intérêt du pays, celui de faire parcourir à ces bateaux presque toute » leur route par le canal d'Antoing, par l'Escaut et par la vallée d'Espierres, » jusqu'au territoire français, *tandis que par la navigation actuelle, qui doit* » *avoir lieu par la Scarpe et le canal de la Deule, à des frais plus élevés, ces* » *bateaux quittent notre territoire presqu'à leur point de départ* ET VONT » PORTER LES BÉNÉFICES D'UN TRAJET ASSEZ LONG ENTIÈREMENT EN FRANCE. » (*Voir* le mémoire cité ci-dessous.)

» Ces documents, tous joints à l'enquête faite en Belgique, nous paraissent » d'une nature trop grave pour que nous négligions de donner encore un » extrait puisé dans le mémoire de la même chambre de commerce, en date » du 6 avril 1834.

« On doit encore considérer que, par le canal de l'Escaut à Roubaix, la » navigation, pour alimenter la consommation des départements du Nord et » du Pas-de-Calais, *devient presque toute belge;* que ce canal, non sujet à des » péages énormes imposés aux passages des écluses de Gœulzin et Rodi- » gnies (2), de Fresnes (3), d'Iwuy (4), établies pour le profit des houilles de » la compagnie d'Anzin, *sur le territoire français, et, enfin, qu'il nous fait* » *éviter le long trajet du canal de la Sensée*..... La compagnie d'Anzin a intérêt » d'empêcher l'exécution d'un canal vers Roubaix. *Cet intérêt n'a, certes, rien*

---

(1) Cette pièce fait partie des documents de l'enquête belge, pag. 101.

(2) A l'État dans 3 ans.

(3) » dans 25 ans.

(4) » dans 33 ans.

Digitized by Google

» *de national* (1), tandis qu'une entreprise qui a pour but d'affranchir *le prin-* » *cipal commerce du Hainaut* de toutes les charges dont cette compagnie a » su le grever.... ne peut certainement être qu'une entreprise éminemment » patriotique. Ces considérations, M. le gouverneur, etc. »

» Ces passages sont trop significatifs; ils font trop bien connaître les résul- » tats qu'on attend du canal de la Deule à l'Escaut, au profit des intérêts » étrangers, au préjudice des intérêts français, pour que nous veuillons y rien » ajouter.

» Tout le monde ici sera frappé d'une réflexion.

» Il y a à peine 10 années, que tous les charbons de Mons, destinés à l'in- » térieur de la Belgique, devaient traverser le territoire français.

» Pour se soustraire à ce transit, pour avoir une navigation toute belge, la » Belgique a fait construire le canal d'Antoing.

» Et en ce moment l'on projette, en France, d'ouvrir un canal de l'Escaut, » afin que les charbons de Mons, destinés à la France, qui doivent aujourd'hui » parcourir tous les canaux français, suivent désormais une ligne de naviga- » tion toute belge! Quel rapprochement!

» Il y a plus, les charbons français, de Fresnes et Vieux-Condé, devraient » nécessairement suivre la même route et se soumettre au transit sur le terri- » toire belge. Quelle contre-partie du canal d'Antoing!

La commission d'enquête de 1836, dans son exposé des motifs invoqués contre le projet, résumait en ces termes deux des principaux griefs :

« 5e *grief.*— C'est un grand vice du prolongement demandé que de déplacer » la navigation, non en France, mais de la ravir à la France pour la transférer » à la Belgique : inconvénient sous le rapport de la sécurité, puisque cette » navigation dépendra entièrement de l'étranger, et qu'il en réglera les condi- » tions en maître, surtout quand nos canaux négligés ne pourront plus » répondre à leur destination : inconvénient sous le rapport des bénéfices; les » transports se feront par l'étranger, au lieu d'être faits par les nationaux : » inconvénient quant aux droits de péage, qui seront encaissés par le trésor » belge, au lieu qu'ils se perçoivent, dans l'état actuel des choses, par le trésor » français.

» 6e *grief.* — Le prolongement du canal de Roubaix est tout en faveur des » houillères étrangères; il sera funeste aux établissements français. »

Il nous reste à faire connaître comment la minorité de la commission d'enquête formulait son opinion :

« Commencer par rétablir ce qui était, par perfectionner ce qui déjà a coûté » beaucoup, est une régle de prudence ordinaire; mais cette prévoyance » devient bien plus nécessaire quand les chances ne sont pas égales, quand ce

---

(1) C'est en Belgique que l'on parle.

Digitized by Google

» qui est aura contre soi *le désavantage de la position ;* c'est du faible qu'il faut » s'occuper, le fort fera toujours assez bien ses affaires.

» En agissant autrement, vous laissez la ligne française avec tous ses vices, » toutes ses imperfections, et alors le premier résultat, le plus désirable que » vous voulez atteindre, vient à manquer.

» Car vous n'aurez pas de concurrence réelle pour les transports ; vous ne » faites qu'un déplacement de cette industrie, et le déplacement s'opère au » profit de la Belgique et des concessionnaires du canal de Roubaix. Ils se » garderont bien de se démettre de leurs profits en faveur du commerce ; aussi » long-temps que la ligne française, par son mauvais état, ne les menacera » pas d'une véritable concurrence : c'est alors que les chambres belges (1) » auront raison de publier, comme déjà elles l'ont fait, que, par le seul effet » du prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, la navigation devient » toute belge de française qu'elle était.

» Et vous perdrez de plus la concurrence sur le prix des marchandises elles-» mêmes, car, pour rester dans la vérité, il faut dire que les seules marchan-» dises que transportent réellement nos canaux, sont les charbons de terre ; le » reste est bien peu de chose. Or, quelle concurrence pourront jamais sou-» tenir nos charbons français, plus éloignés qu'ils seront du centre de consom-» mation que les charbons belges, sans compter le surcroît de frais résultant » de canaux envasés et mal entretenus.

» On remarquera, en effet, que les houillères françaises, à l'est de Valen-» ciennes, sont presque épuisées, qu'elles sont les seules qui pourraient user » de la nouvelle voie par la Belgique, mais que cette voie est sans utilité pra-» tique pour les établissements de Denain, d'Abscon et de Douchy, qui for-» ment aujourd'hui le point vital de nos extractions charbonnières.

» Pour conjurer ce péril, qu'on vienne du moins en aide à nos nationaux » par le rétablissement de nos propres communications ; qu'on s'associe à des » efforts louables, qui ne peuvent que tourner au grand avantage du public.

» Déjà nos établissements de Denain et d'Abscon, pour lutter avec avantage » contre les charbons étrangers, se proposent d'abréger de beaucoup le trajet » de la Scarpe, à l'aide d'un chemin de fer qui s'embrancherait sur cette » rivière à la hauteur de Marchiennes ; mais ces bonnes dispositions s'éva-» nouissent, si à l'avance leurs auteurs ne sont pas assurés qu'en arrivant à la » Scarpe, ils trouveront une navigation facile par la restauration consommée » de cette rivière.

» Nous maintenons, et un seul coup-d'œil jeté sur la carte peut le justifier, » que cet avantage est bien plus certain pour le nord de la France, que le » prolongement du canal de Roubaix lui-même.

» Mais si on repousse la condition essentielle et préliminaire, sans laquelle

---

(1) C'est aux avis des chambres de commerce qu'on fait allusion.

Digitized by Google

» cet avantage ne peut exister, c'est qu'alors on est plus dévoué à des intérêts » de localité qu'à l'intérêt public.

» C'est qu'on veut donner toute prééminence aux charbons étrangers sur » les charbons français, qu'on ratifie l'argument que l'auteur de l'avant-» projet de la partie belge du canal de Roubaix faisait valoir auprès de son » gouvernement, à savoir, que la création du prolongement demandé assure » aux houilles du pays, à l'exclusion des houilles françaises, la consommation » du combustible nécessaire aux diverses usines de Roubaix et des environs.

» Tout ce que nous avons dit jusqu'ici serait vrai, même dans l'hypothèse » que les deux lignes de navigation fussent à notre entière disposition et sous » la seule domination française, mais il n'en est pas ainsi : la voie par Tournay » et le canal de Roubaix sera toujours une voie belge, sous la dépendance de » cette puissance, à sa grâce et merci ; et c'est cette voie précaire que nous » nous ouvririons d'abord, sans nous être assurés, par le résultat lui-même, » du rétablissement de la ligne française. »

Afin que les membres des Chambres puissent recourir eux-mêmes aux sources auxquelles nous avons puisé, nous reproduisons ci-après, en entier :

1° Le rapport fait au conseil général du département du Nord, dans sa session de 1834 ;

2° Le mémoire si remarquable de M. Honnorez, de 1835 ;

3° Les procès-verbaux de l'enquête française de 1836.

Nous publions enfin une description de la navigation belge sur Dunkerque, et de la navigation des canaux français.

La deuxième partie de cette description est extraite d'un rapport de l'ingénieur belge Forret, rapport fait à la suite d'une tournée récente (*octobre et novembre* 1839).

Nous désirons que tous ces documents soient médités ; il en résultera, nous en sommes certains, la conviction que la question du canal de l'Espierre a reçu une solution conforme à la fois aux intérêts de la navigation de la Belgique et à ceux de son industrie charbonnière.

Bruxelles, le 6 décembre 1839.

Digitized by Google

I.

Rapport fait au conseil général du département du Nord, dans sa séance du 21 juillet 1834, au nom de la commission chargée de l'examen de la question de prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, suivi de la décision prise à l'unanimité par le conseil général.

Le débat qui surgit, à l'occasion du canal de Roubaix, est grave. Il appelle l'attention la plus religieuse de la part du conseil général.

Le plus grand foyer de consommation de houille, dans notre département, est au centre de l'arrondissement de Lille : Lille, Roubaix, Tourcoing en sont les points principaux.

Le bassin houillier qui alimente dans ce moment ce foyer de consommation, embrasse, en Belgique, Mons et son rayon; en France, Valenciennes et les établissements voisins.

Une ligne de navigation devait nécessairement s'établir entre ces deux points. Elle existe.

Les charbons arrivent à leur destination par deux voies. Ou ils descendent l'Escaut jusqu'à Mortagne, pour ensuite remonter la Scarpe jusqu'au fort de ce nom, près de Douai; ou ils remontent l'Escaut jusqu'au-dessus de Bouchain, pour entrer ensuite dans le canal de la Sensée et arriver également au fort de Scarpe. De ce point jusqu'à Lille, la voie leur est commune; c'est le canal de la Deule, qui, se prolongeant au delà de Lille, rattache la Lys à ce système de navigation.

Cet ensemble de canaux français a été récemment l'objet de deux améliorations désirables. A la Deule, entre Douai et Lille, on a rattaché le canal d'Aire à La Bassée; à la Deule, entre Lille et la Lys; on a conçu le projet de rattacher Roubaix par un canal d'embranchement. C'est sur cet embranchement que le conseil général doit fixer tout particulièrement son attention.

Ce bienfait était dû à une ville qui se place à un rang si élevé parmi nos cités manufacturières. Il avait le double objet d'amener par eau, jusque dans ses fabriques, le combustible nécessaire à leux exploitation, et en même temps de procurer de l'eau à une localité qui n'en est pas suffisamment pourvue.

Ce canal, qui n'était qu'une simple annexe des canaux que nous venons d'indiquer, qu'une dépendance destinée à accroître leur richesse et non à la détruire, et dont la navigation ne devait répondre qu'à la consommation du rayon de Roubaix, où il s'arrêtait, ne pouvait offrir qu'un avantage limité à la concurrence des entrepreneurs. Le gouvernement et la localité n'hésitèrent pas à faire de grands sacrifices pour lever cet obstacle. Le gouvernement éleva le péage à 40 centimes au tonneau par distance, et, avec cet avantage, il offrit en outre la perpétuité de la concession. Le département, par l'organe du conseil général, vota une prime de deux cent cinquante mille francs; Roubaix, de six cent mille francs : la première, payable en vingt-cinq annuités; la seconde, en trente. A ces conditions on trouva un amateur, mais sans rabais.

Que l'adjudicataire n'ait pas voulu rester dans les limites de son adjudication; qu'il ait conçu, soit alors, soit depuis, le projet d'une entreprise autre que celle qui lui était concédée, et d'opérer dans la navigation de notre département, une révolution qui attribuerait au canal de Roubaix une importance immense et le produit des autres canaux, c'est ce que l'examen des mémoires qui sont sous vos yeux ne démontre que trop clairement. Au lieu d'un canal-impasse, limité à Roubaix, rattaché à l'Escaut par la Deule et la Scarpe ou la Sensée, il conçut le projet d'aller directement à l'Escaut, en prolongeant jusque là le cana de Roubaix.

Digitized by Google

Ce n'est pas qu'il ait jamais prononcé le mot, dans ses suppliques à l'autorité; il couvrit la chose sous une demande en autorisation de convertir son canal de petite en grande section, et du percement d'un embranchement sur Lannoy. Aujourd'hui, le motif qu'il allègue, de cette couleur donnée à sa demande, c'est qu'il n'aurait pu manifester ouvertement un dessein qui aurait alarmé le roi Guillaume, qui gouvernait alors la Belgique, et qui se montrait, dit-il, peu favorable à ce projet; mais il maintient que, de lui à l'autorité, il était bien entendu qu'il s'agissait de prolonger le canal jusqu'à l'Escaut.

Nous n'entrerons pas, Messieurs, dans l'examen de tous ces faits et de ces actes desquels l'entrepreneur entend conclure qu'il a été valablement autorisé de pousser son entreprise jusqu'à l'Escaut. Cette question n'est pas de notre compétence. Tout ce que nous devons dire, c'est que jusqu'ici l'autorité ne paraît pas avoir la moindre idée de ces actes et de ces faits et considère la jonction à l'Escaut comme une entreprise nouvelle et distincte, qui appelle un examen sérieux.

Pour n'avoir pas à vous occuper deux fois, dans ce rapport, des précédents du conseil général, sur la question de convenance ou d'inopportunité de la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, nous nous hâtons de vous signaler la circonstance qui reproduit la question devant vous.

Le conseil d'arrondissement de Lille se plaint de ce que le canal de la Deule à Roubaix même, n'ait pas été achevé, nonobstant les engagements pris par le concessionnaire et l'expiration de la prolongation de délai qui avait été par lui demandée et obtenue.

En second lieu, il émet le vœu que le gouvernement s'occupe sérieusement de lever, le plus promptement possible, les obstacles qui s'opposent à la jonction du canal de Roubaix à l'Escaut.

La chambre de commerce de Lille et celle des arts et manufactures de Roubaix expriment le même vœu de prolongation. De là, deux questions qui vous sont soumises :

Quel vœu émettre sur l'accomplissement du contrat de concession ?

Quel vœu émettre sur la jonction du canal de Roubaix à l'Escaut ?

Sur la 1re question, votre 3e bureau n'a pas trouvé qu'il y eût matière à grande controverse; il a même trouvé qu'il ne devait pas y en avoir.

Un acte d'adjudication publique, passé en 1825, existe, qui forme la loi des parties. Les contrats sont d'un entretien rigoureux pour tous; un premier délai de prolongation a été accordé : il est expiré; un plus long retard ne se concevrait pas.

La 2e question offre un champ beaucoup plus vaste.

Le haut patronage que le conseil général est appelé à exercer, ne doit pas se limiter à tel arrondissement plutôt qu'à tel autre; il embrasse le département dans son ensemble, le tout comme les parties : il peut même et doit, au besoin, s'élever aux considérations qui touchent aux intérêts de la France entière. Ainsi, Messieurs, nous en convenons, ce n'est pas en rapetissant la question à quelques aperçus secondaires qu'il s'agit de la trancher, mais c'est en la voyant d'un point de vue convenable, par la balance du bien ou du mal qui peut découler de sa solution.

Les motifs qui militent en faveur de la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, ont été exposés avec un ton de dignité et de convenance remarquable, dans la pétition qui vous est adressée par la chambre de commerce de Lille. Nous croyons ne pouvoir mieux faire que d'en transcrire ici le passage essentiel, où l'on s'est étudié à rassembler dans un cadre étroit les avantages présumés de ce nouvel établissement. Nous vous donnerons aussi connaissance, à la suite de ce rapport, des motifs de la minorité de votre commission, et nous réclamons, comme un acte de justice, qu'ils soient transcrits sur vos registres, afin qu'il reste trace durable de la controverse soutenue par les intérêts opposés dans cette grave question. La chambre de commerce de Lille dit donc :

« Resserrer les liens de la France et de la Belgique, en développant les relations commer-
» ciales entre les deux pays, par l'ouverture d'une communication plus prompte et plus

Digitized by Google

» économique ; procurer l'eau et le combustible à une ville qui n'a besoin que de ces deux » aliments, pour s'élever au premier rang entre les villes manufacturières, et pour devenir, » comme on l'a dit souvent, le Manchester de la France ; accroître la prospérité de l'un des » arrondissements les plus considérables du royaume, en y apportant, avec grande économie » de frais, les matières nécessaires aux constructions et surtout le charbon, indispensable à » ses nombreuses industries, en encourageant et en multipliant l'usage de la vapeur, enfin » accroître encore les machines qui ne s'élèvent pas assez promptement pour satisfaire aux » besoins de l'industrie, et donner par là à nos produits une supériorité qu'on ne conteste » jamais, celle du bon marché joint à la perfection.

» Tels seront les avantages immédiats du canal de Roubaix, et telles sont les hautes consi- » dérations que la chambre de commerce de Lille a présentées, pour appuyer une demande si » utile aux intérêts de son arrondissement. »

Certes, la question, envisagée sous cette seule face, et avec la latitude large que laisse toujours le champ bien vaste des assertions, se présente sous un aspect séduisant. Au point où les idées sont arrivées en économie politique, il est vrai qu'il existe un concert à peu près unanime pour déclarer que le combustible et le bon marché des matières premières sont l'âme de l'industrie et de la richesse commerciale ; que la circulation facile ne fait qu'ajouter à ce bien-être. La chambre de commerce de Lille voit tous ces résultats attachés et comme découlant nécessairement de la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

Le défaut, selon nous, de cette argumentation consiste à trop limiter, à attacher, d'une manière trop exclusive, à la cause qu'elle indique, les effets merveilleux qu'elle se plaît à développer. Communications faciles avec l'étranger, combustible à bon marché, rabais des matières premières, eaux nécessaires à la fabrication : tout cela est attaché à la prolongation du canal de Roubaix ! Rien ne semble fait, rien ne semble être en voie d'exécution pour ce grand résultat. Il va naître, comme par enchantement, de l'innovation qu'on réclame ! Disons-le, sans crainte de nous tromper, toute cette peinture, si vive, n'est qu'une exagération.

Certes, s'il n'y avait d'autre moyen d'amener par voie d'eau et à un prix très modéré, la houille et les matières premières au centre industriel de Lille et de Roubaix ; si Roubaix, en particulier, ne pouvait être doté de cet immense avantage que par l'ouverture d'un canal de cette ville à l'Escaut, les plus grands sacrifices ne devraient pas coûter au département, pour procurer à cette cité un si précieux élément de prospérité. D'autres arrondissements dussent-ils en être péniblement affectés, il y aurait dans la perspective de richesses à répandre sur Roubaix, et, par suite, sur le pays lui-même, tant de séduction et d'attrait, qu'il serait très difficile à vos cœurs français de s'en défendre et de ne pas vouloir réaliser ce résultat gigantesque.

Mais remarquez-le bien, Messieurs, cette amélioration si désirable d'une voie d'eau pour Roubaix a été conçue, arrêtée, autorisée par une loi, réglée par un contrat ; si elle n'est pas encore complétement réalisée, ce n'est pas au défaut d'efforts généreux du département qu'il faut s'en prendre, mais à l'inexécution inconcevable où est resté jusqu'ici le canal de Roubaix. Par là, cette ville va se lier à cet ensemble de canaux que vous connaissez et qui rattachent Lille et Roubaix, d'une part, à l'océan, par la Lys et le canal d'Aire à La Bassée ; d'autre part, au grand bassin houillier de Mons et de Valenciennes, par la Scarpe, la Sensée et l'Escaut.

Ce n'est pas sans dessein qu'en parlant du canal de la Deule à Roubaix, nous employons le mot d'*inexécution ;* car un canal qui s'arrête aux deux tiers de sa route, est à peu près à mettre sur la même ligne qu'un canal qui n'est encore qu'en projet. Il ne fournit pas à la ville l'eau précieuse et nécessaire à sa fabrication. Quant aux transports, il n'obvie pas au grand inconvénient des déchargements et rechargements. Il laisse tout incomplet.

Que le bienfait doive être promptement et efficacement consommé, c'est un droit acquis, résultat d'une adjudication solennelle, dont nous réclamons vivement, avec le conseil d'arrondissement de Lille, l'inévitable exécution.

Ainsi, en mettant de côté toute exagération, il ne reste, en examinant bien les choses, qu'à se pénétrer profondément de cette idée que l'unique appréciation qui soit à faire est,

Digitized by Google

non point de savoir si Roubaix obtiendra un quai d'arrivage qui lui donnera de l'eau, un moyen facile de transport et du charbon à un prix raisonnable, mais seulement de savoir quelle augmentation dans la circulation commerciale et quelle diminution nouvelle dans le prix des houilles et des matières premières, amènerait la création d'une autre voie, la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut. C'est-à-dire qu'il s'agit de savoir spécialement pour le rayon de Roubaix, ce qu'ajoutera à un bienfait, dont les effets sont certains, mais non encore réalisés, une amélioration d'un effet inconnu et dont les éléments, comme nous le montrerons dans un instant, ne dépendraient même pas de nous seuls.

Le trajet, il faut en convenir, sans qu'il y ait pourtant une grande différence, serait plus bref que celui dont vos prédécesseurs ont conçu, en 1822, la généreuse idée, manifestée par leur vote et par une allocation de fr. 250,000; mais il faudrait être bien téméraire pour oser assigner, et les hommes consciencieux que vous entendrez dans cette enceinte ne le sauraient faire, le rabais positif qu'amènerait cette métamorphose, ou, pour mieux dire, cette révolution.

Assurément, exprimé en centimes, le chiffre ne saurait en être élevé. La moindre réduction qui pourrait découler de l'abaissement du tarif des douanes sur les charbons belges, serait plus considérable et plus efficace, selon toutes les probabilités. C'est un vœu que, sans doute, le conseil général ne manquera pas d'émettre.

Or, pour atteindre ce rabais de quelques centimes, chose sans doute très désirable, est-ce le cas de renoncer à des considérations puissantes, de renoncer à des avantages considérables, positifs; de sacrifier des intérêts graves, incontestables, consacrés par un long usage et l'actuelle possession? C'est ici que la question se replace sur ses véritables bases, qu'elle s'offre sous son véritable jour.

En première ligne se présente cet ensemble si sage, si bien combiné, si fortement possédé et défendu de canaux français qui, sans rien emprunter au territoire étranger, et, par une navigation toute intérieure et toute française, unit le grand centre de production des houilles avec le centre de fabrication où fleurissent Lille, Roubaix et Tourcoing.

Quelle grande nécessité d'abandonner cette ligne de navigation qui est nôtre, qui ne relève que de nous, sur laquelle s'élèvent nos forteresses, pour aller envoyer nos chargements en transit par Antoing et Tournay, sur le territoire étranger?

Qu'on ne dise pas qu'il ne s'agit nullement d'abandonner la Scarpe et la Deule; qu'elles resteront pour la concurrence. Ce serait se bercer d'une chimère et se flatter d'un résultat impossible.

Qu'on réfléchisse donc que, dans l'état des choses, alors que ces deux canaux sont productifs, l'un (la Scarpe) est dans un état déplorable, que toutes les parties contendantes confessent, et que l'autre (la Deule) est resté dans une imperfection dommageable à tout le pays qu'il parcourt. Ce qu'on ne fait ni n'achève dans la prospérité, se détériorera jusqu'à sa ruine complète, dans l'abandon et le délaissement; et quand viendra quelque collision avec le pays voisin (notre siècle si mobile rend tous les événements possibles), nous aurons alors à nous reprocher avec amertume et la perte des canaux qui nous sont propres, et l'exigence fiscale à subir sur les canaux d'autrui.

Les partisans de la prolongation du canal de Roubaix, avaient trouvé dans ces craintes fondées, l'abandon de notre navigation française, la preuve des immenses avantages que réaliserait le canal de Roubaix, et ils posent ce dilemme : ou l'abaissement du fret par le canal de Roubaix sera considérable, ou il sera minime. Au premier cas, pourquoi priver le pays de cet avantage? Au deuxième cas, pourquoi redouter l'abandon? Nous pourrions dire d'abord qu'il y a un milieu entre les deux termes du dilemme, ce qui suffit pour le détruire; mais il est encore mieux de répondre que, si minime que soit l'avantage d'aller en transit par la Belgique, le batelier choisira cette voie. Voulez-vous exiger de lui qu'il fasse du transport de sentiment et par patriotisme? Ne comptez pas là-dessus.

Disons-le donc, nous avons une navigation toute nôtre; c'est un bien dont nous devons être fiers, et que l'étranger nous envie. La Belgique s'est trouvée, à l'égard de la France,

Digitized by Google

dans la même position où l'on veut, par imprévoyance, nous mettre devant elle. Ses chargements passaient en transit en France, pour arriver à leur destination belge. La Belgique fit, à grands frais, le canal d'Antoing, pour ne dépendre que d'elle-même. Nous lui faisions acheter cette dépendance au prix qu'elle pourrait nous la revendre un jour.

Ceci nous amène à une considération qui, sans doute, est une considération d'argent et de fisc, et par conséquent d'un ordre moins grave, nous en convenons, dans la question agitée. Cette ligne de canaux que constituent la Scarpe, la Sensée et la Deule, appartient à l'État. A la vérité, la Deule est engagée pour une vingtaine d'années encore, la Sensée l'est pour un temps plus long, et la Scarpe est susceptible de l'être. La Scarpe, dans son état de vétusté et de décadence, rapporte encore 75,000 fr. environ à l'État. La Sensée et la Deule doivent produire des sommes bien plus considérables. On parle dans les mémoires qui vous sont soumis, de bénéfice de 12 à 15 p. °/₀.

Pourquoi frustrer l'État, qui ne meurt point, et qui rentrera successivement dans ces riches produits, d'une ressource toute acquise et qui vient à la décharge de l'impôt? Serons-nous donc toujours en opposition avec nous-mêmes, voulant des économies et tolérant des dissipations? Car quel nom moins sévère pourrait convenir à cette opération d'où résulterait que tout ce que nous ôterions du coffre de l'État, nous le reporterions dans le trésor belge, nous appauvrissant ainsi ponr l'enrichir? Sans doute, si, à ce prix, et sans autre inconvénient majeur, était attaché un bénéfice immense pour notre commerce, il ne faudrait pas hésiter; mais vous savez déjà, Messieurs, ce qui est vrai sur ce point.

On a fait remarquer dans votre commission, que le conseil général n'avait pas à prendre la défense des concessionnaires de la Deule et de la Sensée; que la même observation s'appliquait au canal d'Aire à La Bassée. Mais, vous le voyez, il s'agit bien moins de ces concessionnaires que des intérêts publics. Nous ajouterons seulement, qu'il ne serait pas même conséquent à notre ardent désir de multiplier les voies de communications et de richesses, de procéder par un grave dommage inféré aux concessions antérieures. Pour encourager les concessions à venir, c'est un mauvais moyen que de ruiner les concessions existantes.

Mais élevons-nous à une sphère plus haute. Un État n'est pas seulement riche par son industrie; il l'est aussi par son sol et son agriculture. Ce n'est point là la base la moins solide, en France surtout, de la richesse publique. Que nous fassions avec prudence, pour donner aux manufactures de notre département le plus grand essor possible, tout ce que comportent les ressources ou les moyens mis à notre disposition, c'est un devoir; mais n'oublions pas en même temps, que nous ne possédons pas seulement des fabriques, nous avons des agriculteurs, un sol fécond à protéger, des produits immenses à créer et des valeurs territoriales, indépendantes des chances aléatoires et des éventualités du commerce, à garantir d'accidents désastreux qui, chaque année, les détruisent ou les menacent.

Nous parlons ici de la vallée de la Scarpe, plateau immense, d'un sol riche par lui-même, mais dépourvu de pente sensible, de cette vallée qui, s'étendant sur deux arrondissements, se prolonge sur sept à huit lieues de longueur, embrasse dans son étendue, trois villes, dont deux importantes, un nombre considérable de communes rurales, et une nombreuse population.

C'est un fait connu de vous ou qui doit l'être, que, par un système de barrages et d'écluses introduit sur la rivière de la Scarpe, pour la rendre navigable, opération toute dans l'intérêt de l'industrie, il est arrivé que les dépôts de sédiment, s'accumulant successivement dans le lit de cette rivière, l'ont élevée, d'une manière menaçante, au-dessus de ce vaste plateau d'un sol uniformément égal; qu'au lieu de procéder, ne fût-ce que quelquefois dans un siècle, au dévasement du lit de cette rivière, l'administration aggrava le mal, en se bornant à surcharger les digues; qu'aujourd'hui digues et travaux d'art sont dans un état pitoyable, et qu'enfin le mal est arrivé à son comble.

En hiver, les ruptures des digues détruisent les semailles, que la retraite tardive des eaux ne permet pas de reproduire au printemps. En été, un orage subit, quelque crue d'eau extraordinaire refoulant les canaux latéraux qui se dégorgent avec peine dans la Scarpe, produisent

Digitized by Google

les mêmes malheurs ; avec cette aggravation funeste d'infecter l'air par le séjour des eaux croupissantes et malsaines.

Un pareil état de choses doit cesser. Depuis long-temps un concert unanime s'élève dans le département comme dans cette enceinte, contre un si cruel abus. Les organes éclairés de l'industrie elle-même, vous en avez des preuves, compatissent aux désastres de cette contrée. Malheureusement, et l'humanité est ainsi faite, nous voulons allier les contraires, et tout en admettant la fin, on résiste aux seuls moyens qui puissent la réaliser.

Le système des canaux actuels pouvait se concilier admirablement avec la prospérité de notre agriculture. Il n'a fallu rien moins qu'une négligence inqualifiable pour amener cet abandon séculaire, aussi funeste à l'industrie qu'au sol lui-même.

Approfondissez la Scarpe, faites que dans ces eaux profondes, mais surbaissées, la navigation facile trouve une voie toujours ouverte, vous satisfaites, autant qu'un équilibre entre tous les intérêts le permet, aux besoins industriels de Lille et de son rayon, mais en même temps vous opérez le salut de l'agriculture, vous replacez les terres de la vallée de la Scarpe dans leur condition naturelle. Elles s'élèvent au-dessus des eaux de la rivière, et ne montrent plus cette monstruosité, si dangereuse, d'une rivière qui domine et traverse, comme enfermée dans un double parapet, tout un immense pays.

Entretenez la Deule avec le même soin et la même sollicitude, vous perfectionnerez le système de la navigation, et vous n'entendrez plus les plaintes fondées des riverains de ce canal, qui, dans des localités plus restreintes sans doute que la vallée de la Scarpe, n'en souffrent pas moins d'une manière manifeste et tout aussi inique.

Mais non, dans notre ardeur d'innovations, et ne voyant qu'une face des choses, pour une amélioration sans doute désirable sous un aspect, nous sommes sans cesse tentés d'abandonner, de laisser dépérir ce qui est, et de courir à de nouveaux essais.

Qu'on ne dise pas qu'on fera les deux choses à la fois, et qu'en construisant un nouveau canal on réparera en même temps ceux qui existent. Par quels moyens? Vous tuez les ressources, et vous voulez des travaux majeurs de réparation! Vous transportez à une concession nouvelle tous les avantages des précédentes; vous gratifiez les canaux étrangers des revenus des canaux français, et vous comptez sur le zèle des tuteurs de ceux-ci pour les perfectionner! Ce qu'ils n'ont pas fait dans la prospérité, comment le feront-ils dans l'adversité?

Aussi qu'est-il advenu par la seule crainte de la mesure que l'on provoque? Une concession de la Scarpe a été tentée, elle n'a amené aucun résultat.

C'est, dit-on, qu'en réclamant trop de travaux de l'adjudicataire, les concurrents ont été effrayés. Cet argument n'est pas sérieux. Le nombre des années de concession était calculé, pour procurer au concessionnaire un revenu annuel de 5 p. °/₀, avec un fonds d'amortissement pour rembourser le capital. On ne pouvait offrir davantage sans prodigalité. Tout l'espoir de l'amélioration entrait en bénéfice. Supposez moins de travaux, la concession eût été proposée pour un moindre temps, la chose restait la même : vous n'auriez pas davantage trouvé de concessionnaire (1).

---

(1) Il est bon de dire en peu de mots ce que les adversaires de la Scarpe appellent une dépense excessive et toute en faveur de l'agriculture et de la propriété. Dans l'état des choses, et depuis son origine, la navigation ne se fait sur la Scarpe qu'au grand détriment de l'agriculture, en élevant surnaturellement ses eaux au moyen de retenues exagérées. Mais comme ces retenues empêchent les ruisseaux et canaux affluents d'entrer dans la rivière, il y eut nécessité de ne faire navigation que deux jours par semaine, afin de laisser entre temps la rivière à son libre cours, et, par suite, donner aux affluents la possibilité de se dégorger. Le projet de restauration de la Scarpe a été conçu de manière à ce qu'on creusât assez le lit de cette rivière, pour que les eaux de navigation ne fussent pas à l'avenir plus hautes que les terres riveraines dans les localités où il importe le plus qu'il en soit ainsi. En exécutant loyalement les travaux, et moyennant l'approbation de la commission de dessèchement, à qui l'on a voulu donner cette garantie de bonne exécution, il y aura même possibilité de faire navigation chaque jour de la semaine. Mais, même sans cet avantage, le fret sera encore diminué de beaucoup, par la plus grande facilité de naviguer et le chargement plus fort que pourront prendre les bateaux.

Digitized by Google

Mais le mal est sans remède, finit-on par dire. Pouvez-vous empêcher que la perspective du canal de Roubaix ne soit là comme une menace constante pour l'adjudicataire de la Scarpe? Le conseil général ne peut engager l'avenir ; la Scarpe ne se fera pas, et nous n'aurons pas le canal de Roubaix à l'Escaut. Votre commission, Messieurs, n'admet pas cette désespérante solution. Elle a plus de foi en la force morale des volontés que vous exprimez ; elle se flatte que l'administration prendra une de ces déterminations qui engageraient sa responsabilité aux yeux du pays, si elle se laissait aller ensuite à varier. Il ne faut pas, sous prétexte que le mal est irrémédiable, commencer par manquer soi-même de persévérance. Votre confiance sera la mesure de celle des capitalistes qui peuvent se présenter au concours de cette adjudication.

Non, notre agriculture ne sera pas déshéritée du bienfait, disons mieux, de la réparation que vos prédécesseurs ont, depuis tant d'années, réclamée pour elle. Les arrondissements de Douai et de Valenciennes ne verront pas se prolonger les calamités qui les ont affligés jusqu'ici. Sans insister sur cette considération, qu'une partie nombreuse de leur population trouve un moyen de subsistance dans l'empl de ses forces à la navigation ; qu'il y aurait même danger, dans certaines localités, de ravir aux classes pauvres ce moyen habituel et invétéré de subsistance, avant que de les avoir mises à même, par l'assainissement du sol, d'employer plus utilement leurs bras; sans faire ressortir combien il y a peu d'assimilation entre ce cas et celui où l'on respecterait quelque route abusive, pour ne pas désachalander les auberges qui la borderaient, nous disons, Messieurs, qu'il y a une considération d'un ordre plus élevé, et qui doit ici peser de quelque poids : il s'agit aussi de la vie des hommes en butte aux maladies endémiques, il s'agit d'arracher à une effrayante mortalité une population digne à tous égards de votre sollicitude et de votre puissante intervention.

Vos prédécesseurs, organes si constants des besoins de la Scarpe, ont bientôt senti qu'il convenait à chacun d'avoir la franchise de son opinion ; que vouloir la fin, c'était vouloir les moyens ; qu'en agir autrement n'eût été qu'une amère dérision. Par une délibération isolée de 1827, ils avaient manifesté le vœu de la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut ; mais bientôt, s'apercevant qu'ils tournaient dans un cercle vicieux ; qu'ils voulaient et ne voulaient pas ; que, pour favoriser certains intérêts à naître, ils attaquaient des intérêts préexistants, légitimes, avouables ; qu'il s'agissait de conserver à l'État des revenus, qu'il est peu sage de transférer aux étrangers ; qu'il serait d'une inexcusable imprévoyance de laisser dépérir une navigation française, pour s'exposer à toutes les éventualités d'un transit sur le territoire d'une nation, aujourd'hui rivale de nos intérêts, demain leur ennemie peut-être ; que la restauration de la Scarpe et de la Deule se liait à merveille avec les besoins de notre industrie et de notre agriculture, et le salut de notre population; ils ne balancèrent point, par trois délibérations successives, dont deux fortement motivées, de manifester, en 1831, 1832, et 1833, le vœu formel et réitéré que le percement du canal de Roubaix fût arrêté à cette ville et dans les limites de sa concession.

En conséquence, mu par toutes ces considérations et cette puissance des précédents, votre troisième bureau vous propose la délibération suivante :

« Le conseil général émet le vœu que l'autorité administrative contraigne, par toutes les voies de droit, l'adjudicataire du canal de Roubaix à terminer le canal de la Deule à Roubaix.

» Il n'y a lieu, en revenant sur les délibérations antérieures, d'émettre le vœu que le canal de Roubaix soit poussé jusqu'à l'Escaut. »

Le rapporteur annonce que ces conclusions ont été adoptées à la majorité de neuf voix contre cinq.

Un membre propose que les conclusions de la minorité soient inscrites à la suite du rapport.

Le conseil adopte.

Les droits au tonneau, c'est-à-dire par dix hectolitres, ne s'éleveront, par cinq kilomètres ou une forte lieue, qu'à *cinq* centimes, tandis qu'ils coûtent beaucoup plus sur les canaux voisins, et notamment *quarante* centimes sur le canal de Roubaix. C'est là ce qu'on appelle tout faire pour l'agriculture et rien pour le commerce.

Digitized by Google

Opinion de la minorité de la commission sur la question du canal de Roubaix.

« Sans revenir sur les avantages du canal de Roubaix, avantages suffisamment prouvés par le subside de fr. 600,000 voté par le conseil municipal de cette ville, et par celui de fr. 250,000 qu'y a ajouté le conseil général, on dit que si ce canal, tel qu'il a été projeté d'abord, est essentiellement utile à Roubaix, en y amenant l'eau et le combustible, dont ses nombreuses fabriques ont un si grand besoin, son utilité devient générale lorsque, par son prolongement jusqu'à l'Escaut, ouvrant une seconde ligne de navigation entre l'Escaut et Dunkerque, il active nos relations avec la Belgique, nous apporte, avec une grande économie, et les matériaux de Tournay, indispensables à nos constructions, et le charbon dont s'alimentent nos importantes usines; et influe ainsi, d'une manière puissante, sur le développement progressif de la prospérité industrielle et commerciale du département.

» Les objections qu'on fait à ce projet sont :

» 1° Les intérêts de la Sensée et autres canaux ;

» 2° Ceux de la rivière de la Scarpe ;

» 3° Ceux des propriétés de cette vallée ;

» 4° Ceux de la compagnie d'Anzin.

» On répond :

» 1° Que la Sensée ne peut éprouver un tort réel de la concurrence de la nouvelle voie, puisque, si aujourd'hui elle voit passer quelques bateaux en destination de Mons pour Lille et Dunkerque, elle ne le doit qu'au mauvais état de la Scarpe ; mais qu'une fois cette dernière rivière améliorée, la Sensée doit se borner à sa navigation naturelle, celle de Dunkerque à Paris. D'ailleurs, les intérêts de M. Honnorez seraient réglés par les tribunaux ; mais la clause d'exclusion qu'il a obtenue dans sa concession ne saurait empêcher le nouveau projet, pas plus qu'elle n'a arrêté dernièrement l'adjudication de la Sambre, à laquelle M. Honnorez avait aussi formé opposition.

» Les autres canaux n'ont aucun droit, et s'ils pouvaient perdre quelque chose de leurs avantages actuels, ils auraient en cela, comme toutes les autres entreprises industrielles, à subir les chances de la concurrence, dont on n'a jamais entendu les affranchir.

» 2° Le préjudice qui résulterait pour les riverains de la Scarpe, c'est-à-dire, soit pour les malheureux employés au halage des bateaux, soit pour quelques marchands qui gagneraient aux passages des bateliers, ce préjudice ne saurait être invoqué sérieusement comme raison d'opposition au nouveau canal, ou bien il faudrait admettre que la voie qui parcourt la plus grande étendue de pays, pour arriver d'un point à un autre, est la plus avantageuse ; déclarer que ce qui est, est ce qu'il y a de mieux, et prohiber ainsi toute amélioration, tout progrès ; car il n'en est pas qui ne froisse quelqu'intérêt, qui ne blesse même quelques prétendus droits acquis.

» 3° L'objection la plus forte, celle faite au profit des propriétés de la vallée de la Scarpe, ne paraît guères plus difficile à détruire. On dit qu'en présence de la concurrence du canal demandé, on ne trouvera pas de concessionnaire pour la Scarpe. On conçoit tout l'intérêt que les propriétaires de la vallée doivent attacher à l'exécution de la nouvelle canalisation de la Scarpe, puisque, pour ceux qui ont étudié le projet, il est évident que le dessèchement, bien plus que la navigation, a présidé à la rédaction du projet ; mais ne serait-ce pas là une cause essentielle de la difficulté de trouver un concessionnaire ? En effet, s'il est vrai, comme cela apparaît aux hommes les plus spéciaux, que des travaux, exclusivement destinés au dessèchement, viennent doubler la dépense de ceux qu'auraient nécessités les besoins de la navigation, sans rien produire de plus au concessionnaire que les droits de péage, faut-il chercher ailleurs les causes de l'absence d'amateurs ? Mais y en eût-il une autre, et fût-elle celle de la concurrence du canal de la Deule à l'Escaut, pour celle-ci elle est sans remède, et le conseil général, quelque parti qu'il prenne, ne saurait y parer. Il aura beau repousser par une délibération

Digitized by Google

le nouveau projet : l'entrepreneur ne verra aucune garantie dans une décision mobile de sa nature, qui peut être réformée le lendemain, et qui le sera nécessairement dans le cours de la concession. Il n'y aurait qu'un moyen de le rassurer ; ce serait l'insertion d'une clause pareille à celle de la Sensée ; mais il est fort douteux que le conseil général veuille la proposer. Il est certain que le gouvernement n'oserait la sanctionner. Dès lors l'adjudicataire de la Scarpe, n'ayant aucune garantie solide contre l'exécution du canal concurrent, le fera entrer dans ses prévisions, dans ses calculs ; dès lors nous subirons l'inconvénient tout en nous privant de l'avantage.

» 4° Peut-il être question d'Anzin ? on ne le pense pas. Car, d'un côté, cette compagnie pourrait se servir de la nouvelle voie, au moyen d'un transit bien facile à obtenir ; de l'autre, il n'y a pas nécessité d'ajouter un privilège de transport à une protection déjà si exorbitante, qui assurément ne serait pas maintenue s'il ne s'agissait que d'Anzin. Les principales objections réfutées, il reste à faire valoir une considération puissante, et qui doit toucher le conseil général.

» L'achèvement du canal de Roubaix proprement dit, c'est-à-dire, s'arrêtant à cette ville, est une nécessité reconnue par tous. Or, il aura coûté à Roubaix, et au département, un énorme sacrifice, pour ne rendre que des services fort bornés, et à des conditions fort dures, vu la hauteur du péage et la perpétuité de la concession.

» Au contraire, la jonction de la Deule à l'Escaut, par la prolongation du canal, ne coûtera pas un sou de plus au département, et, outre l'incomparable utilité de cette nouvelle communication, son adoption doit conduire à modifier les conditions primitives, tant pour le taux du tarif, que pour la durée de la concession.

» Cette dernière considération semble de nature à justifier à elle seule, les conclusions » proposées par la minorité, savoir, que :

» Le conseil général émette le vœu que la jonction de la Deule à l'Escaut, par le canal de » Roubaix, soit exécutée aux conditions les plus avantageuses pour le pays ;

» Que, dans tous les cas, il soit pris des mesures pour que l'achèvement du canal de » Roubaix soit effectué dans un délai déterminé, le plus court possible, conformément à la » concession ;

» Qu'enfin le gouvernement s'occupe activement des moyens de faire exécuter sur la » Scarpe, les travaux nécessaires à l'amélioration de cette rivière. »

Décision du conseil général.

Une discussion s'engage au sujet de la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

En définitive, le conseil général adopte, à l'unanimité, la résolution suivante :

« Le conseil général arrête que, tant que les travaux de restauration de la rivière de la Scarpe n'auront pas été adjugés et exécutés, conformément aux devis actuellement dressés, le conseil n'a pas à s'occuper de la prolongation du canal de Roubaix à l'Escaut.

» Le conseil arrête, en outre, que l'entrepreneur du canal de Roubaix sera contraint, par les moyens de droit, de mettre à exécution les travaux jusqu'à Roubaix, conformément à son devis. »

Un membre propose de ne pas laisser subsister dans la décision ces expressions : *conformément aux devis actuellement dressés*, et de dire seulement : *tant que les travaux de la rivière de la Scarpe n'auront pas été adjugés et exécutés*, parce qu'il pourrait arriver que l'exécution exigeât que l'on fît quelques changements aux devis.

Le conseil décide que cette observation sera consignée au procès-verbal ; déclare qu'il s'agit ici d'une affaire de bonne foi, et que son seul but est d'assurer que les travaux de la Scarpe seront exécutés avant qu'il n'ait à s'occuper de la prolongation du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

Digitized by Google

II.

Mémoire pour M. Honnorez *et les actionnaires des canaux de la Sensée et de la Deule, sur la question du prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.*

Tout projet d'ouvrir un nouveau canal obtient vite et presque sans examen, cette faveur naturelle qui s'attache à tous les grands travaux d'où paraissent devoir sortir de nouveaux éléments de richesse et de prospérité nationale.

Il y a, par cela même, une sorte de mauvaise grâce à combattre, au nom d'intérêts particuliers froissés ou compromis, une entreprise qu'on présente comme destinée, dans ses premiers résultats, à féconder l'industrie et l'agriculture de toute une province.

Deux choses pourtant, devant lesquelles doit s'arrêter l'œuvre la plus entourée d'espérances : 1° Un droit formel et contraire, qu'il faudrait violer, pour la réaliser ; 2° Des dommages assez graves, assez généraux, pour que l'on ne sache point si l'œuvre projetée ne contient pas en elle le germe de plus de maux qu'elle ne peut amener de bien.

Ces deux choses, dont l'une suffirait pour faire écarter tout projet du même genre, se réunissent toutes deux pour s'opposer au prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

Pour nous, concessionnaire du canal de la Sensée, c'est au nom du droit, c'est un contrat à la main et en vertu d'une loi précise et positive, que nous avons formé et que nous réitérons, contre ce projet, notre opposition.

Dans une convention intervenue entre l'État et nous, dans une loi qui a mis à nos engagements respectifs le sceau de l'irrévocabilité, il a été dit que, pendant la durée de la concession du canal de la Sensée, l'État s'interdisait la faculté de permettre l'ouverture d'aucun autre canal, dans un rayon déterminé, que le canal, aujourd'hui en projet, devrait traverser. Nous avons accompli fidèlement toutes les clauses qui nous concernaient ; nous usons de notre droit le plus simple, le moins contestable, en exigeant de l'État qu'il remplisse à son tour ses promesses envers nous.

Ce droit, nous n'avions jamais pensé qu'il nous devînt nécessaire de le rappeler, bien moins de le défendre : nous ne pensions pas qu'il pût s'établir de débat sur le point de savoir, si un engagement solennel pris par le gouvernement et garanti par les Chambres, devait ou ne devait pas recevoir son entière et littérale exécution.

Cependant, dans un écrit publié au nom et dans l'intérêt du concessionnaire du canal de Roubaix, et ayant pour titre : *Mémoire pour la prolongation du canal de Roubaix*, on nous a hardiment contesté le droit de nous opposer à l'ouverture du canal de la Deule à l'Escaut, par Roubaix. Il y a plus, on a mis en fait que l'ouverture de ce canal, comme prolongement de celui de Roubaix, était depuis long-temps une chose résolue par le gouvernement, et même secrètement convenue entre le concessionnaire, M. Brame, et l'administration.

D'un autre côté, les choses ne sont en quelque sorte plus entières. Les intérêts des localités ont été éveillés et mis en jeu ; ils ont même été appelés à se produire et à s'expliquer d'une manière officielle dans une enquête administrative. En ouvrant cette enquête, l'administration départementale a considéré le canal de l'Escaut, non seulement comme possible, mais comme arrêté en principe, et subordonné désormais à une seule question, celle de l'utilité.

En vain le conseil général du département du Nord avait-il décidé quelques mois auparavant, que, quant à présent, et jusqu'à l'exécution de travaux qui ne sont pas encore commencés, *il n'y avait pas à s'occuper de la prolongation du canal de Roubaix*. On a passé outre.

En vain, après la nomination d'une commission d'enquête, composée comme pour des travaux qu'une simple ordonnance peut autoriser (tandis que, par la nature, la destination

Digitized by Google

et l'étendue du canal projeté, il ne peut être régulièrement autorisé que par une loi), avons-nous fait connaître à M. le préfet, qu'en vertu de la loi de concession de la Sensée, nous nous opposions à ce qu'il fût donné suite à une opération, que nous regardions comme un trouble à notre droit; en vain avons-nous saisi le conseil de préfecture de notre opposition. On a passé outre.

En vain, dans le sein même de la commission d'enquête, s'est-il trouvé trois membres sur sept, qui ont déclaré ne point se reconnaître de pouvoirs réguliers, et qui ont annoncé l'intention de protester et de se retirer, si leurs quatre collègues voulaient aller plus avant : ils se sont retirés après avoir protesté contre l'illégalité de l'arrêté qui ordonnait l'enquête; et l'on a passé outre.

Une enquête telle quelle, recueillie par une commission incompétente et mutilée, a donc été menée à fin.

Aujourd'hui le conseil d'État, le gouvernement, les Chambres vont être appelées à examiner successivement cette question, dont la solution doit avoir une grande influence sur les intérêts commerciaux du nord de la France.

Nous sommes donc amenés, à notre grand étonnement, à prendre la défense d'un droit qu'une loi garantit, mais dont on provoque la violation, et que les actes de l'administration ont autorisé à mettre en doute.

Pour présenter sur toute cette question un travail d'ensemble, et ne pas laisser sans réfutation les assertions extraordinaires dont est rempli *le Mémoire pour la prolongation du canal de Roubaix*, nous nous proposons de diviser nos observations, en les rangeant sous les quatre paragraphes suivants :

1° Court exposé.

2° Précédents sur le canal de Roubaix et son prolongement jusqu'à l'Escaut.

3° Droit de M. Honnorez de s'opposer au prolongement jusqu'à l'Escaut.

4° Utilité de ce prolongement.

Court exposé.

L'un des principaux objets de la navigation dans le département du Nord, est le transport du charbon de terre. Lille, Roubaix, Tourcoing sont les lieux importants de consommation.

Deux sortes de charbons pourvoient à ces besoins : les charbons français, produits des mines de Anzin, Denain, Fresnes, Vieux-Condé et autres lieux voisins de Valenciennes; les charbons belges extraits des fosses de Flenu, Boussu, Hornu et environs de Mons. De là une concurrence, une rivalité véritable entre les compagnies françaises et étrangères.

Une grande ligne de canaux a dû s'établir entre les deux bassins houilliers et le lieu central de la consommation.

Dans l'état des choses, cette navigation est toute française : les bateaux chargés des charbons belges, comme ceux qui portent les charbons de Valenciennes et lieux voisins, entrent à des points différents dans la partie française de l'Escaut (les charbons belges, à leur sortie du canal de Mons à Condé). Là ils se divisent, sans distinction d'origine, en partie d'après le point de départ, en partie suivant l'espoir d'une navigation plus facile et plus rapide (1); les uns descendent le cours de l'Escaut jusqu'au confluent de la Scarpe, et remontent cette rivière jusqu'au *Fort de Scarpe*, près de Douai, les autres tournent le dos pour quelques jours aux premiers, remontent l'Escaut jusqu'au canal de la Sensée, parcourent ce canal, qui les jette dans la Scarpe au-dessous de Douai, d'où ils gagnent à leur tour le *Fort de Scarpe*, point de réunion des convois; tous entrent alors dans le canal de la Deule, qui les conduit à Lille,

(1) Les bateaux devant toujours prendre la queue du convoi, s'il y a beaucoup de bateaux sur la Scarpe, le batelier supère, en prenant la Sensée, en regagner la tête, et réciproquement.

Digitized by Google

mais qui rencontre, vers le milieu de son cours, le canal de La Bassée, que prennent les bateaux en destination pour St-Omer et Dunkerque.

Roubaix et Tourcoing étaient restés en dehors de cette ligne de navigation, et le combustible n'y pouvait arriver que par terre.

L'immense développement que prit l'industrie de ces deux villes manufacturières, pendant les dix premières années de la Restauration, fit songer à leur assurer le bienfait d'un canal qui pût fournir à leurs usines, non seulement le charbon qui leur est indispensable, mais même l'eau qui leur est tout au moins aussi nécessaire, et dont les sources du pays les laissent quelquefois manquer.

Un moyen naturel se présentait, c'était la canalisation de la petite rivière de la Marque : cette direction fit penser qu'il y aurait un double avantage dans le canal, si on le conduisait jusqu'à la grande route de Lille à Tournay, à Pont-à-Tressin, où l'on aurait ainsi un port de chargement et de déchargement pour les produits à importer ou à exporter, et si l'on ouvrait sur ce canal un embranchement sur Roubaix et Tourcoing, qui se trouveraient ainsi mis tout à la fois en communication, 1° avec Dunkerque et la mer, par les canaux de la Deule et de La Bassée ; 2° avec Paris, par le canal de St-Quentin ; 3° avec les bassins houilliers de la France et des Pays-Bas, par la Deule, la Scarpe et le canal de la Sensée; 4° enfin avec la grande route de Tournay, par le port de Pont-à-Tressin.

C'est ainsi que fut conçu et que fut adjugé, en septembre 1825, *le canal de Roubaix*.

M. Brame s'en rendit concessionnaire aux conditions suivantes, qu'il est bon de rappeler pour mieux faire comprendre la suite de ces observations :

1° Perpétuité de la concession ;

2° Péages de 40 centimes par tonneau et par distance ;

3° Paiement d'une prime de fr. 250,000, en 25 ans, sur les fonds du département ;

4° D'une autre de fr. 600,000, payable, en 30 années, par la ville de Roubaix.

Depuis l'adjudication, dix ans se sont écoulés, et cependant le canal de Roubaix, qui compte à peine trois lieues de parcours, n'est point achevé, malgré les injonctions successives du conseil général, malgré les sommes considérables reçues annuellement, par le concessionnaire, du département et de la ville de Roubaix, qui payaient ainsi à l'avance le prix des avantages qu'on refusait de réaliser, avec une obstination dont nous ferons toucher au doigt les motifs.

Ce canal achevé compléterait le système de navigation du département du Nord, qui place cette riche contrée dans cette position heureuse et sans doute unique, que, sur les trente villes qui se pressent sur son territoire, il n'en est presque pas une seule qui ne soit desservie par un canal, placé à sa porte, qui lui ouvre communication par eau avec Paris, la mer et tout le monde commerçant.

C'est dans cette situation, où il n'existe pas de véritable besoin qui ne soit satisfait, que l'on propose de construire un nouveau canal en prolongement du canal de Roubaix, jusqu'à la frontière belge, au delà de laquelle il serait continué par le gouvernement de la Belgique, jusqu'à l'Escaut, vers Espierres, à deux lieues environ au-dessous de Tournay.

Au simple aperçu et au dire même de ceux qui le proposent, ce nouveau canal, si jamais il s'ouvre, est destiné à faire une révolution dans toute la navigation du département, et particulièrement à faire tirer par Lille, Roubaix et Tourcoing, par un canal belge, tous les charbons qui leur arrivent aujourd'hui par les canaux français.

Ces considérations suffisent pour préciser et rendre plus claires nos observations sur les trois points que nous nous proposons de parcourir.

Précédents sur le canal de Roubaix et son prolongement jusqu'à l'Escaut.

Pour créer au canal en projet une sorte de généalogie toute faite, on n'a cru pouvoir mieux faire que de le placer sous le triple patronage du nom et de l'autorité de Vauban,

Digitized by Google

des votes du conseil général du département, enfin des résolutions et des engagements antérieurs du gouvernement.

C'était commettre à dessein une triple équivoque, et pour la préparer, on n'a rien trouvé de mieux que de jeter d'abord la confusion dans les mots et dans les désignations qu'on emploie.

Ainsi, dans le mémoire publié par M. Brame, on s'attache à désigner sous le même nom, le *canal de Lille à Roubaix*, autorisé et adjugé depuis 10 ans et qui devrait être terminé, et le *canal de Roubaix à l'Escaut*, qui en est encore à l'état de projet et de convoitise. Pour ces deux canaux, dont le premier est un simple embranchement, un canal-impasse, enté sur un système coordonné de canaux auquel il se lie; et dont l'autre doit ouvrir une nouvelle route de navigation, traversant le territoire étranger et changeant tout le système actuel de communication par eau, pour ces deux canaux de destination et d'importance si diverses, si opposées, M. Brame n'a qu'un même nom : *canal de Roubaix*.

Le mot trouvé, voici les trois propositions que l'on hasarde, et qu'il nous paraît important de faire apprécier (pag. 1, 2 et 3 du mémoire).

« 1° *Le canal de Roubaix n'est pas une idée nouvelle; il fut dès long-temps projeté par* » *Vauban, comme la plus utile communication entre la France et les Pays-Bas.*

» 2° *La concession* qui devait réaliser ce projet *avait été vivement sollicitée par le conseil* » *général du département*, dont *l'esprit constant pendant huit ans semble avoir subitement* » *changé*, et a cessé, *dans ses sessions de* 1833 *et* 1834, *d'être bienveillant pour le canal de* » *Roubaix.*

» 3° *Il avait été entendu dans l'origine que le canal de Roubaix* ferait *communiquer la* » *Deule à l'Escaut par la rivière de Marque.*

» *La direction primitive donnée au canal et la dimension des écluses ne décélaient que le but* » *de créer* ou *de perfectionner une communication intérieure. On eût, en allant alors plus loin,* » *compromis le véritable succès de l'entreprise, mais on avait eu la précaution de stipuler, par* » *le cahier des charges, que l'adjudicataire était autorisé à proposer des modifications..... Et il* » *devait user plus tôt ou plus tard de cette faculté, suivant le degré d'empressement ou de* » *résistance que l'on trouverait dans le gouvernement des Pays-Bas.* »

Téméraires propositions, sur tous les points, qui étaient sans doute destinées à faire penser qu'un canal proposé par Vauban, sollicité par le conseil général, arrêté en 1825 entre le gouvernement et le concessionnaire, ne pouvait plus aujourd'hui être mis en question, et devait être approuvé presque sans examen.

Vous dites que Vauban avait conçu le projet d'unir la Deule à l'Escaut et d'établir un canal entre Lille et Tournay; cela est exact; mais ajoutez de suite, pour ne pas vous rendre coupable d'outrage envers la mémoire d'un homme illustre, qu'à cette époque, ces deux villes étaient toutes deux françaises, depuis le traité d'Aix-la-Chapelle. Dites donc que Vauban voulait un canal de communication intérieure, et que vous proposez un canal qui couperait la frontière et traverserait le sol étranger; dites que Vauban voulait un canal français et que vous en proposez un belge; alors on saura que sans doute le projet qu'on soutient est celui de Vauban, sous cette différence qu'on demande de l'exécuter dans des conditions exactement opposées à celles pour lesquelles il avait été conçu.

On invoque les votes du conseil général, et des conventions secrètes avec le gouvernement : est-ce avec plus de raison?

La concession du canal de Roubaix a été préparée par les travaux de M. Cordier, alors ingénieur en chef des ponts et chaussées du département du Nord. Voici comment il s'exprimait dans un mémoire intitulé : *Notes sur le canal de Roubaix et Tourcoing, allant de la Deule à ces deux villes par la vallée de la Marque* (*De la navigation intérieure du département du Nord*, t. 1er, p. 119), mémoire qui peut être regardé comme l'avant-projet de ce canal et qui contient tous les calculs relatifs à la dimension et à la direction des travaux, à l'évaluation de la dépense, aux péages à percevoir, etc., etc.

Digitized by Google

» En ouvrant un canal du Pont-à-Tressin à la Deule par la Marque, de la Marque à Rou-
» baix et Tourcoing, les marchandises expédiées des colonies, du nord de l'Europe et du
» midi de la France, seront déchargées à Dunkerque, de bord à bord, dans les bélandres de
» Roubaix et Tourcoing..... La pierre, la chaux *tirées de Tournay*, qu'on est forcé d'expédier
» par Lille, *seront embarquées à Pont-à-Tressin*, etc.

» M. de Vauban, ajoutait plus loin M. Cordier, fut le premier qui conçut la pensée d'ouvrir
» une communication entre la Deule et l'Escaut, par la Marque et Roubaix. Mais lorsque ce
» célèbre ingénieur proposait l'exécution de cet ouvrage, Tournay et le cours de l'Escaut
» appartenaient à la France. MAINTENANT CETTE ENTREPRISE N'EST PLUS PRATICABLE DANS SON ENSEMBLE,
» *à raison de la nouvelle démarcation des frontières. On doit se borner à canaliser la Marque*
» *depuis la Deule jusqu'au Pont-à-Tressin, et ouvrir une communication entre la Marque,*
» *Roubaix et Tourcoing.* »

C'est dans ces termes et sur ce plan que le canal projeté fut soumis au vote du conseil général. « Les propositions que nous avions présentées, ayant été adoptées par le conseil
» général et le conseil municipal de la ville de Roubaix (dit encore M. Cordier, t. II, p. 129 du
» même ouvrage), nous avons rédigé les projets du canal. »

C'est dans les mêmes termes que le projet fut soumis à l'approbation des Chambres par le gouvernement. « La navigation de la Marque, » disait M. le ministre de l'intérieur, dans l'exposé des motifs présenté à la chambre des députés (1), « se rattachera *par l'une de ses extré-*
» *mités à la Deule, et par l'autre à la grande route de Lille à Tournay.* Les dépenses sont
» évaluées à fr. 1,730,000, dans l'hypothèse d'une *petite navigation*. Et c'est effectivement ce
» système qu'il convenait ici d'adopter, *puisqu'il ne s'agit que d'une communication intérieure,*
» *d'une exploitation locale* (2). »

Il ne peut donc y avoir d'équivoque sur l'objet de la concession de 1825. Les faits d'ailleurs sont aussi décisifs que les paroles sont positives : le canal ne devait pas aller rejoindre l'Escaut, puisqu'il était dirigé sur la route de Tournay à Pont-à-Tressin, ce qui aurait été un contresens dans le cas contraire ;

Puisqu'il était réglé et adjugé dans les dimensions de petite section, ce qui était incompatible avec le système d'une grande ligne de navigation, et avec la réunion à l'Escaut, dont les bateaux sont construits pour les dimensions de la grande section ;

Puisque le département du Nord et la ville de Roubaix s'engageaient à payer à l'entrepreneur la somme de fr. 850,000 sur celle de 1,730,000 à dépenser, indemnité naturelle lorsqu'il s'agissait d'un canal-impasse, nécessairement peu productif et destiné surtout à pourvoir aux besoins particuliers de la ville de Roubaix ; contribution inique et inutile, s'il s'était agi d'ouvrir un grand passage à la navigation de l'Escaut, parce qu'une telle entreprise eût trouvé dix concessionnaires pour un, sans aucune stipulation de prime ;

Puisque enfin la concession du canal et du péage a été consentie *à perpétuité*, ce qui ne pouvait s'expliquer et ce qui n'a été motivé que par la nature de l'entreprise : « S'il est des
» cas où l'on doive se prononcer en faveur d'une concession perpétuelle », disait encore le ministre de l'intérieur devant la chambre des députés, « c'est sans doute lorsqu'il est question
» d'ouvrir un canal *où la navigation ne sera qu'un accessoire*, et qui, à proprement parler, n'est
» qu'une machine hydraulique destinée à procurer des eaux à la ville de Roubaix. » Et devant la chambre des pairs : « Quant à la perpétuité de la concession, il nous a paru que la
» condition pouvait être admise sans le moindre inconvénient *pour une ligne de navigation de*

---

(1) Séance du 28 mars 1825.

(2) C'est encore dans les mêmes termes que l'adjudication fut annoncée et effectuée. L'avis publié par ordre du gouvernement était ainsi conçu :

Concession des travaux à exécuter pour l'ouverture du canal de Roubaix.

« Le public est averti qu'il sera procédé le 7 septembre prochain, à la concession des travaux à exécuter :
» 1° Pour la canalisation de la Marque *depuis Pont-à-Tressin jusqu'à son embouchure dans la Deule* ; 2° Pour
» l'ouverture d'un embranchement dirigé des bassins de Croix jusqu'à la ville de Roubaix. »

Digitized by Google

» *peu d'étendue*, ouverte en petite section, et dont *l'utilité est restreinte aux besoins d'une loca-* » *lité particulière*. Le gouvernement qui ne prend aucune part dans les dépenses, ne semble » avoir aucun droit, *comme il n'a d'ailleurs aucun intérêt bien marqué à rentrer dans la posses-* » *sion de ce canal.* »

Et chose incroyable! c'est en présence de tels documents, de pareils faits, que le concessionnaire du canal de Roubaix, pour donner sans doute au projet qu'il défend aujourd'hui l'apparence d'une entreprise déjà étudiée, décidée et même adjugée, ne craint pas de dire qu'il avait été entendu dès l'origine, entre l'administration et lui, que le projet de Vauban serait réalisé et qu'on voulait *faire communiquer la Deule à l'Escaut!* C'est-à-dire qu'il accuse le gouvernement d'avoir trompé les chambres, menti au pays, passé publiquement une adjudication fictive dont un seul entrepreneur aurait eu à l'avance le secret, livré sans cause à un concessionnaire les deniers du département et de la ville de Roubaix; et tout cela, à en croire l'adjudicataire, parce que la France n'osait pas avouer un projet qui aurait pu ne pas obtenir l'agrément du roi des Pays-Bas!

Cependant le concessionnaire a sa preuve : c'est la clause du cahier des charges qui lui permettait de proposer des modifications au projet primitif, et de les exécuter après les avoir fait approuver par le directeur général des ponts et chaussées.

Mais il suffit de jeter les yeux sur le cahier des charges, pour remarquer, que loin d'y trouver la pensée de faire un autre canal à l'ombre du premier, la pensée contraire s'y trouve nettement et formellement exprimée : « la compagnie, porte l'art. 1^er^, aura la faculté de » proposer de faire aux plans arrêtés les modifications dont ils lui paraîtront susceptibles, » *pourvu qu'elles ne changent rien au tracé général du canal.* » Cette clause dans laquelle, en adoptant les suppositions de M. Brame, il faudrait chercher toute la pensée de l'entreprise, vaut démonstration que, de la part du gouvernement, comme du département et des chambres, de tout le monde enfin, il ne s'agissait en 1825 que de construire, sans arrière-pensée aucune, un canal de Lille à Roubaix et Pont-à-Tressin, et rien au delà.

Mais un homme, un seul, avait conçu le projet de métamorphoser le canal d'embranchement de Roubaix en une grande route de navigation de Lille à l'Escaut : c'était le concessionnaire, dont le projet était peut-être antérieur à l'adjudication, mais qui l'a révélé par ses actes, ses travaux, ses démarches, son activité incroyable dans certains moments, ses lenteurs et son inertie dans d'autres, aussitôt qu'il eut obtenu *la perpétuité* de la concession. Peut-être est-il bon de le suivre des yeux un instant.

L'ordonnance approbative de l'ajudication, est du 30 novembre 1825. Vingt jours après, le 21 décembre, le concessionnaire avait déja formé une demande à l'effet d'être autorisé : 1° à donner au canal de Roubaix les dimensions de la grande navigation; 2° à supprimer la branche de l'Emponpont; 3° à exécuter deux embranchements au-dessous de Roubaix, l'un vers Lannoy, l'autre vers Watreloos.

Ces changements, cette autorisation étaient l'ombre à l'abri de laquelle le concessionnaire désirait se placer pour opérer la transformation qu'il avait méditée, et, en effet, aussitôt l'autorisation obtenue, il marche à la réalisation de son plan comme à une conquête : il canalise la Marque jusqu'à Croix, supprime l'embranchement vers Pont-à-Tressin, commence les travaux vers Roubaix, mais les laisse inachevés; saute immédiatement au-dessus de la ville, là se remet à l'œuvre, et creuse un canal qui ne marche ni vers Tourcoing ni vers Lannoy, ni vers Watreloos, tous noms d'emprunt dont on voulait se couvrir, mais se dirige presque en ligne droite, entre tous ces points, sur la frontière belge et sur l'Escaut, vers Espierres.

Dans ce dessein, si extraordinaire, de faire un canal au lieu d'un autre, en dehors de l'adjudication et de la loi de concession, un canal *de fait* qu'on espérait faire facilement approuver lorsqu'il serait achevé, il devenait nécessaire de songer à la partie du canal qui devait traverser le territoire belge. Le concessionnaire du canal de Roubaix s'en occupa, et il paraît qu'il n'est pas d'offre qu'il ne fit au gouvernement des Pays-Bas, jusqu'à proposer de le construire à ses frais et gratuitement.

Digitized by Google

Tout cela est à peine croyable. Mais voici les révélations que nous trouvons dans un mémoire imprimé de la chambre de commerce et des fabriques de la ville d'Ypres : Le gouvernement des Pays-Bas, ainsi provoqué, avait fait examiner la question par ses ingénieurs. Un rapport avait été fait par M. De Brock. La chambre de commerce d'Ypres, hostile au projet de canal, envoya au roi Guillaume une députation, qui fut admise devant lui, le 8 août 1827. « La députation, dit le mémoire, fit la remarque au roi, que les concession-» naires du canal français de Roubaix, au lieu de suivre le tracé que prescrivait leur con-» cession, avaient déjà creusé un canal jusqu'à la frontière, par suite de l'assurance de » réunion avec l'Escaut, que des fonctionnaires imprudents leur avaient donnée à son insu ; » *et que ces mêmes concessionnaires étaient si convaincus de l'inutilité de leurs travaux en* » *France, s'ils n'obtenaient cette jonction*, QU'ILS ÉTAIENT PRÊTS A LA FAIRE A LEURS FRAIS ET DÉPENS, » SANS AUCUNE COMPENSATION OU COOPÉRATION DE LA PART DES PAYS-BAS, de sorte que ceux qui » demandaient la concession pour la partie sur notre territoire, en auraient tiré le revenu, » pendant tout le temps de la concession, A TITRE GRATUIT ET A PUR BÉNÉFICE. »

Plus bas, la chambre de commerce d'Ypres ajoute dans son mémoire : « Le roi fut telle-» ment frappé de nos motifs, que dans la même audience il nous dit que si nous ne lui avions » fourni ces différentes considérations, il était sur le point d'accorder la concession ; que » maintenant il allait de nouveau examiner attentivement la demande ; et peu de temps » après, il voulut bien nous dire *qu'il avait acquis la certitude que notre dire, touchant les* » *concessionnaires français, était tellement fondé, que* DÉJA ON AVAIT FAIT L'OFFRE DU CREUSEMENT » GRATUIT. »

C'est, paraît-il, le refus inattendu que rencontra une pareille offre qui fit suspendre tous les travaux du canal. Il ne peut pas être vrai, ainsi qu'on le dit dans le mémoire de M. Brame, que l'interruption date de l'opposition de M. Honnorez, formée en 1831, car, sur la carte du département du Nord, publiée en 1829, par M. Jodot, sous les auspices de M. Cordier, le canal figurait tout tracé jusqu'à la frontière, sauf la partie souterraine en avant de Roubaix, qui, en effet, n'était pas creusée, et qui ne l'est pas encore.

Il est remarquable, que dès le moment où l'entrepreneur se trouva arrêté dans son dessein d'aller à l'Escaut, tous les travaux du véritable canal de Roubaix, ceux qui étaient l'objet de l'adjudication, sont restés abandonnés. Les injonctions du conseil général, la suspension des annuités promises, la possibilité d'une folle enchère prévue par le cahier des charges, rien ne put vaincre cette force d'inertie, qu'on ne peut s'expliquer qu'en supposant, que le concessionnaire voulait gagner des temps meilleurs, et éviter surtout de donner à la ville de Roubaix le canal qu'elle a certes le droit de réclamer, puisqu'elle l'a payé en partie, afin de se ménager l'appui toujours puissant d'une population qui souffre et qui se plaint.

Mais on a tort de dire que le conseil général a cessé d'être bienveillant pour le canal de Roubaix, car, dans la session de 1834, comme dans les trois sessions précédentes, il a arrêté « *que l'entrepreneur du canal de Roubaix serait contraint par les moyens de droit, de mettre à* » *exécution les travaux jusqu'à Roubaix, conformément à son devis.* »

Quant au gouvernement français, lorsqu'il fut averti, le 2 décembre 1831, par notre opposition, de ce fait si extraordinaire, auquel alors personne ne voulait ajouter foi, qu'un canal de la Deule à l'Escaut avait été creusé, sans adjudication, de Roubaix à la frontière, il ne pouvait qu'ordonner la suspension définitive de cette partie des travaux ; une administration loyale ne pouvait méconnaître qu'en admettant que ces travaux eussent pu être autorisés, ils auraient dû être l'objet d'une concession nouvelle ; qu'une décision ministérielle n'aurait pas eu le pouvoir de modifier une loi de concession, de changer un simple canal d'embranchement en une grand'route de navigation entre deux pays et à traverser le sol étranger, ni d'assujettir à un impôt de péage une partie du territoire non comprise dans la concession primitive.

Aussi le ministère français a-t-il persisté, sous la Restauration comme depuis, à renfermer le canal de Roubaix dans sa véritable destination.

Dans la situation officielle des canaux, arrêtée par le ministre de l'intérieur, le 31 mars 1830, pour être présentée aux Chambres, nous lisons :

Digitized by Google

» *Canal de Roubaix.*

« Ce canal a pour objet, d'une part, d'amener dans l'enceinte de Roubaix les eaux néces-
» saires aux besoins journaliers de ses habitants et à l'activité de ses nombreuses fabriques;
» et, d'autre part, d'ouvrir une communication navigable entre cette même ville et les autres
» points vers lesquels se dirigent les spéculations de son commerce et de son industrie. Dans
» le principe, il devait être exécuté en petite section. Le concessionnaire a demandé l'auto-
» risation de l'ouvrir sur des dimensions plus grandes, *pour en permettre l'accès aux bateaux*
» *qui fréquentent les autres rivières du département du Nord.* »

Dans la situation officielle des années suivantes et notamment de 1833, le ministre du commerce s'exprime de la même manière, en précisant que le but du canal est d'amener à Roubaix l'eau qui lui est nécessaire, « *et d'autre part, d'ouvrir une communication entre cette même* » *ville et la basse Deule, Lille, Dunkerque, etc.* »

Ainsi il est démontré que le *canal de Roubaix* et le *canal de Roubaix à l'Escaut* sont deux entreprises bien distinctes, bien séparées, et que le concessionnaire du canal de Roubaix a seul intérêt à confondre; que tout le monde réclame instamment l'achèvement du *canal de Roubaix*, que le concessionnaire, lui, ne veut point terminer; enfin que le canal de Roubaix à l'Escaut, est un projet entièrement nouveau, livré à la discussion, soumis à une enquête, qui n'a pour lui l'autorité d'aucun précédent, d'aucune décision, si ce n'est peut-être d'un vœu isolé du conseil général en 1827, depuis modifié et contredit par quatre délibérations successives, prises dans les quatre sessions de 1831 à 1834, et qu'on ne peut surtout placer sous le patronage du génie si français de Vauban.

Tels sont les droits du concessionnaire du canal de Roubaix, qu'il aurait pu, dit-il, défendre *par les voies judiciaires.*

Voyons maintenant quels sont les nôtres :

Droit de M. Honnorez à s'opposer au prolongement du canal de Roubaix.

Certes, au premier aperçu, il peut paraître extraordinaire qu'un particulier ait la prétention d'arrêter, selon son intérêt ou son caprice, l'exécution d'un grand travail d'utilité publique, de mettre son *veto* en balance avec la volonté du gouvernement et des Chambres.

L'étonnement cesse s'il ne fait qu'user d'une faculté qu'une loi spéciale lui a garantie, et réclamer l'exécution d'un engagement que la nation a pris envers lui.

En 1818, la concession du canal de la Sensée fut mise en adjudication.

Il faut se rappeler la position du pays à cette époque, et l'incertitude qui existait encore dans la direction des capitaux et de l'industrie. La France était occupée militairement; le département du Nord servait de camp aux soldats du Nord et de l'Angleterre.

Depuis 1814, il n'avait été fait aucune grande entreprise de travaux publics par concession. Ce système aujourd'hui si répandu, si quotidiennement pratiqué, était comme inconnu ou oublié; tous les travaux de quelque importance se faisaient administrativement et au compte de l'État.

Nous, les premiers, à nos risques et périls, nous le disons pour fermer la bouche d'un mot à d'inconvenantes attaques, avons osé courir le hasard d'une grande entreprise exigeant des avances de deux millions.

M. Augustin Honnorez, admis à rédiger sa soumission, ne demanda pas 850,000 fr. de prime, ne stipula point la perpétuité du péage à son profit, mais il demanda que le gouvernement s'engageât à n'autoriser aucun autre canal, pendant la durée de la concession, dans un rayon de dix lieues en tous sens du canal projeté.

Cette condition pouvait paraître exorbitante; elle contenait l'aliénation d'une faculté que l'État pouvait vouloir conserver; elle engageait l'avenir que l'on pouvait vouloir réserver libre. Mais l'entrepreneur faisait de cette renonciation, une condition essentielle de sa soumission; d'anciens projets de canaux, dans le rayon qu'il indiquait, ne lui étaient pas

Digitized by Google

inconnus : il voulait les rendre impossibles sans son aveu : il fallait consentir ou refuser, et comme nul autre entrepreneur ou capitaliste n'osait tenter l'œuvre qu'il se chargeait de réaliser, le choix à faire, c'était de savoir si l'on préférait renoncer au canal de la Sensée et repousser pour long-temps, peut-être, le système de concessions, plutôt que d'aliéner, pendant un temps limité, une faculté dont on recouvrerait plus tard l'exercice.

L'État fit son choix; la proposition fut acceptée par le gouvernement, agréée par les Chambres, convertie en loi, dans une clause ainsi conçue :

« Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal au préjudice du canal » de la Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, soit à dix lieues en tous sens de ce canal. »

A envisager sainement les choses, cette convention restrictive des droits de l'État est, en soi, plus naturelle qu'elle peut ne le paraître d'abord. Le concessionnaire d'un canal doit employer un capital considérable qu'il ne pourra point, comme un autre spéculateur, en cas de non-succès, réaliser et porter ailleurs; tout ce qu'il fait, les travaux qu'il exécute, les matériaux qu'il emploie, ordinairement même les terrains qu'il achète, tout devient la propriété de l'État : l'entrepreneur n'a pour lui qu'une seule chance, le succès du canal, les bénéfices momentanés du péage, dont il a pu calculer l'accroissement par le développement d'activité qu'une nouvelle voie de navigation peut donner à l'industrie d'un pays.

Il est donc dans la nature même des choses, que le concessionnaire demande à l'État (à qui les concessions ne coûtent rien, et qui, après qu'une entreprise a réussi, trouverait facilement le lendemain plusieurs amateurs du même travail, qu'un seul a osé entreprendre), de s'engager à ne point autoriser d'autre canal, qui puisse faire rivalité à sa concession, dans un rayon déterminé.

Aujourd'hui le gouvernement ne prend plus cet engagement; mais il a paru tellement dans l'esprit des contrats de cette nature, qu'on a jugé nécessaire de stipuler dans les lois de concession une clause formelle contraire (1).

C'est ainsi que stipule un gouvernement dans les temps de sécurité parfaite, quand les essais sont faits, quand les capitaux affluent. Cela n'était pas possible à l'époque où fut faite la loi de 1818, dont on nous permettra de préciser l'esprit par un extrait du rapport fait à la chambre des députés (2).

« Ici, Messieurs, se rattacherait tout ce qu'il pourrait y avoir à dire sur l'intérêt qu'a » l'État de confier l'exécution des canaux à l'industrie particulière. J'aurais à citer l'exemple » de l'Angleterre, qui emploie annuellement de cette manière, plus de 5 à 600 millions en » travaux publics si utiles à l'activité de son industrie. *La France* qui, *dans le système suivi* » *depuis quelques années*, ne parvient guères à dépenser plus de 25 à 50 millions par an à » cette destination, voit toutes les parties de ce service *dans un état de délabrement des plus* » *affligeants*. — Chacun de vous est convaincu de *la défectuosité du système actuel et de la* » *nécessité d'en sortir*. On n'y parviendra qu'en encourageant fortement des entreprises telles » que celles-ci (3), en attirant vers elles l'industrie par l'appât d'un bénéfice certain, en » établissant une concurrence rapide. Dans l'état présent des choses, ce que les spéculateurs

---

(1) « Dans le cas où le gouvernement autoriserait la construction de nouvelles routes royales, départe- » mentales ou vicinales, de canaux ou de chemins de fer qui traverseraient la ligne du canal projeté, les » concessionnaires ne pourront mettre aucun obstacle à ces traversées; mais toutes dispositions seront prises » pour qu'il n'en résulte aucun obstacle à la construction et à la navigation du canal.

» Toute exécution et toute *autorisation ultérieure* de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de » navigation dans la contrée où est situé le canal projeté, ou dans toute autre contrée voisine et éloignée, ne » pourra donner ouverture à une demande en indemnité de la part des concessionnaires du canal qui fait » l'objet de la présente concession. »

« (Art. 17 du cahier des charges de la concession du canal de la Sambre, art. 13 de la concession des » travaux de la Scarpe, etc.) »

(2) Séance du 1er mai 1818. Rapport de M. de Brigode, au nom de la commission qui avait examiné le projet de loi.

(3) La soumission avait précédé la loi; elle avait été faite le 21 avril 1818.

Digitized by Google

» gagneront ici, doit être considéré comme un vrai profit pour la Société, leurs pertes comme » un dommage public ; et de là résulte qu'en examinant des objets de cette nature, il y » aurait aujourd'hui peut-être moins lieu de s'inquiéter si les spéculateurs gagnent trop, » que de s'assurer qu'ils gagnent assez. »

C'est dans ces circonstances qu'il est aujourd'hui facile d'oublier, c'est dans ce désir d'introduire un nouveau système que fut votée la loi du 13 mai 1818, et que fut consentie la clause dont nous invoquons aujourd'hui l'application.

Trois questions principales ont été posées sur ce point; deux de fait, une de droit. Le canal de la Deule à l'Escaut ou de Roubaix à l'Escaut, est-il compris dans la distance prohibée? résulterait-il de l'ouverture de ce canal, un préjudice pour celui de la Sensée? l'État peut-il résoudre l'obligation qu'il a prise moyennant indemnité?

La première de ces questions est une question de carte et de compas; elle se résout par les yeux.

Aux termes du contrat, les dix lieues doivent être calculées dans tous les sens; il faut prendre tous les points de la ligne du canal de la Sensée; de tous ces points promener un rayon de dix lieues dans tous les sens, et voir ensuite si le canal de l'Escaut entame ce terrain réservé.

Il est évident, en effet, que la prohibition ne s'applique pas seulement aux canaux qui se trouveraient entièrement construits dans un rayon de dix lieues (puisqu'on ne peut trop concevoir un canal parallèle et jumeau d'un premier), mais aux canaux qui, par un point quelconque, notamment par les points de départ ou d'arrivée, entreraient dans le cercle ainsi tracé.

Il est encore évident que, comme au moment de la concession, il s'agissait de prévoir et de prévenir l'établissement de canaux futurs, dont le tracé n'était ni connu ni arrêté, les distances doivent se calculer géométriquement et à vol d'oiseau, et non s'évaluer, comme le prétend M. Brame, d'après la distance des chemins et canaux existants; qu'ainsi, dix lieues en tous sens, c'est un rayon de 50,000 mètres au compas, et non pas (prétention ridicule), dix lieues mesurées par le cours des routes royales. Nous ferons pourtant le calcul dans les deux sens.

De Courchelette (point où le canal de la Sensée se jette dans la Scarpe) à Marquette (point où le canal de Roubaix se jette dans la Deule), il y a.	37,000 m.
De Marquette à Roubaix	10,500
De Roubaix à la frontière	5,000

De sorte que, soit qu'on prenne Lille ou Roubaix pour point de départ, le canal de la Deule à l'Escaut, ou de Roubaix à l'Escaut, se trouvera toujours, même dans ce calcul, pour la plus grande partie de son cours, dans le rayon prohibé.

Mais en faisant le calcul véritable, celui des distances directes d'un canal à l'autre, on trouve :

De Courchelette à Marquette.	36,000 m.
— à Roubaix.	39,000
— à la frontière.	40,000

Il y a mieux : de tous les points du canal de la Sensée, Férin, Gœulzin, Moulinet, Aubenchœul, Bouchain, etc., à tous les points du canal projeté, il y a partout moins de 50,000 mètres; de sorte que tout le canal de l'Escaut se trouverait compris pour tout son cours, dans le terrain réservé et fermé à toute concession.

Aussi, dans son mémoire, le concessionnaire du canal de Roubaix ne parle-t-il que pour la forme du fait des distances.

Mais cela ne suffit pas, dit-il, il faut en outre que le nouveau canal porte préjudice au canal de la Sensée. Ici, nous le laisserons parler, non pas seulement à cause de la singularité du langage, mais pour préciser l'objection : « Sans doute, il est facile à M. Honnorez, » concessionnaire de la Sensée, d'alléguer ce préjudice; mais il n'est pas plus malaisé à

Digitized by Google

» M. Brame, concessionnaire de Roubaix, de le nier. Le nombre des bateaux qui fré-
» quentent aujourd'hui mon canal diminuera sensiblement, dit M. Honnorez, et toutefois
» sans expliquer comment. Il en sera de même, répond M. Brame, puisque les bateaux qui
» arriveraient à Lille, Roubaix et Tourcoing par la nouvelle ligne, viennent aujourd'hui par
» la Scarpe et la Deule, et ne passent point par la Sensée, dont le trajet est beaucoup plus
» long et plus onéreux. Il ne passera par votre canal ni un bateau de plus, ni un bateau de
» moins. Qui peut prononcer entre ces deux propositions positivement contradictoires, et où
» les raisons de décider appartiennent toutes à l'avenir? Un seul juge, l'expérience. Quand
» le canal aura été achevé et jouira de toute son activité, on pourra reconnaître si, en effet, il
» enlève à celui de la Sensée quelque chose de sa navigation actuelle, et dans quelle pro-
» portion. » (*Page* 14 *du mémoire.*)

Objections curieuses, couronnées par un expédient mille fois plus étrange! c'est-à-dire que M. Brame croit détruire un fait parce qu'il le nie, et que, suivant lui, pour vérifier si M. Honnorez a ou n'a pas le droit d'empêcher que le canal ne soit ouvert, le meilleur moyen est de commencer par le mettre en activité!

Établissons le préjudice par des faits.

Quelle est la destination du canal en projet, selon le mémoire même de M. Brame? « D'ouvrir une nouvelle ligne de navigation entre les points du département du Nord où se
» fait la plus grande consommation de houille, et les mines d'où l'on tire ce combus-
» tible, etc. »

On veut donc mettre une ligne de navigation à la place d'une autre. Les charbons qui suivraient cette nouvelle direction, sont aujourd'hui transportés sur la Scarpe et sur le canal de la Sensée. De là le préjudice.

Ici, à la vérité, nous rencontrons cette singulière assurance de M. Brame, que tous les bateaux qui navigueront sur le canal de l'Escaut sont exclusivement ceux qui naviguent aujourd'hui sur la Scarpe; qu'on n'en prendra pas un à la Sensée.

D'abord, en supposant vraie cette division chimérique, le dommage n'en serait encore ni moins certain, ni moins grave. Le but, l'intérêt, l'effet promis du canal de l'Escaut, *est d'apporter sur les marchés de la France la houille à un prix plus bas, et de meilleure qualité que celle qu'y débitent les producteurs français* (page 11 du mémoire). Or, qu'importe, pour la question de dommage, que vous attiriez dans un autre canal les bateaux de la Sensée, ou que, par cet autre canal, vous remplissiez tellement le lieu de destination, qu'il soit désormais fermé aux produits qu'apportait l'ancienne navigation? L'ancien canal en souffre-t-il moins?

Mais le préjudice direct est facile à établir, pour les charbons belges comme pour les charbons français :

Charbons belges. — Au dire même de M. Brame, ils prendraient tous la nouvelle route. C'est pour eux qu'on la fait.

On se trompe et l'on manque à la vérité, quand on affirme qu'ils ne naviguent pas sur la Sensée comme sur la Scarpe. Nous avons dit comment ils se divisaient, dans notre court exposé. Nous justifions qu'il en passe un nombre comparatif assez élevé dans le canal de la Sensée, par un extrait des registres de navigation de ce canal. (*Voyez aux pièces justificatives.*)

La nature de la charge, le lieu de départ et celui de destination étant indiqués sur les registres, nous donnons les faits que constatent ces relevés comme authentiques.

En parcourant ce tableau, l'on remarquera qu'il est des mois, où il est passé dans la Sensée se dirigeant sur Lille, plus de bateaux chargés de charbons de Mons, que de bateaux chargés de charbons d'Anzin, Fresnes et Vieux-Condé; qu'il est des années comme 1828, 1829, 1830, où le canal a été traversé par 141 à 171 bateaux belges, allant à Lille, et par 272 à 466 bateaux venant d'Anzin, etc.; c'est-à-dire, de la moitié au tiers de la totalité.

Charbons français. — Le canal de l'Escaut étant ouvert, ne doit-il pas arriver qu'ils se

Digitized by Google

diviseront? Tous ceux dont l'extraction s'opère entre Valenciennes et Condé ne prendront-ils pas la route nouvelle comme plus directe et plus courte? Ceux de Denain et lieux en deçà de Valenciennes suivront sans doute leur ancienne route. Quant à ceux de Valenciennes même et lieux voisins, étant à peu près à même distance des deux côtés, ne se partageront-ils pas entre ces deux routes?

De toute manière, il y aurait un préjudice énorme pour le canal de la Sensée. Nous l'établissons par des chiffres. Cela vaut mieux que la dénégation de M. Brame.

Ne pouvons-nous encore signaler une autre cause de dommage, qui, pour ne pas être actuelle, n'en est pas moins grave, puisqu'elle embrasse l'avenir dans ses effets, et se présente comme une entrave aux chances d'amélioration, qu'il importe tant à toute entreprise qui a de la durée, de se ménager? Si plus tard, le canal de la Sensée, pour attirer à lui plus de bateaux, voulait faire une autre combinaison de ses droits, favorable au commerce, il n'aurait que la concurrence de la Scarpe à prendre en considération, si le prolongement du canal de Roubaix n'a pas lieu; tandis que, s'il était ouvert, il aurait à lutter contre une double concurrence.

Ainsi, en nous résumant sur ce point, le canal de l'Escaut est compris dans le rayon de dix lieues; ainsi, il y aurait dommage présent et dommage à venir pour la Sensée. Le cas précis de la loi de 1818 se réalise; et il n'y a plus maintenant qu'une question à faire; la veut-on respecter, ou la veut-on enfreindre?

Pourtant, on essaie d'indiquer un parti intermédiaire. Si la prohibition est formelle, impossible à éluder, le gouvernement ne peut-il la racheter par une indemnité?

Que l'État puisse faire à M. Honnorez des propositions d'indemnité, que celui-ci, d'accord avec ses co-actionnaires, puisse les discuter et les agréer, ce n'est pas là ce qui peut faire matière à débat.

Mais si la proposition n'était pas acceptée, ou même sans la faire, l'État pourrait-il agir par voie de contrainte et passer outre à l'exécution du canal, sauf à faire régler l'indemnité due au concessionnaire administrativement ou devant les tribunaux?

Où donc et dans quelle loi l'État irait-il puiser un pareil droit?

Quelle est la loi, qui a pu dire qu'une loi positive ne serait pas exécutée moyennant une indemnité?

Quelle est la loi qui a pu dire que quand l'État a pris une obligation, il n'en est pas tenu comme tout le monde, au même titre que tout le monde, et que seul il a le privilége de s'en affranchir, quand il lui plaît, à l'aide d'un peu d'argent qu'il offre, mais qu'on refuse?

Ce droit là n'est nulle part, ni dans le Code civil, ni dans les lois sur l'expropriation pour cause d'utilité publique; ni dans le droit commun, ni dans le droit spécial.

En droit commun, il n'est permis à personne d'offrir l'équivalent de l'obligation qu'il a prise, quand l'exécution de l'engagement primitif est possible.

L'obligation *de ne pas faire* se convertit parfois en dommages-intérêts, mais point en ce sens, qu'en se soumettant au paiement des dommages, on puisse recouvrer la liberté de faire le contraire de ce qu'on a promis. Une telle disposition marquerait d'immoralité la législation qui l'aurait admise. Nos lois contiennent la disposition expressément contraire : « Le créan-» cier, dit l'art. 1143 du Code civil, a le droit de demander que ce qui aurait été fait par » contravention à l'engagement soit détruit, et il peut se faire autoriser à le détruire aux » dépens du débiteur, sans préjudice des dommages-intérêts, s'il y a lieu. »

C'est-à-dire, que, s'il arrivait qu'au mépris de la promesse législative de ne point ouvrir de canal dans les dix lieues de la Sensée, des travaux de canalisation étaient commencés dans ce rayon, on n'aurait qu'à se présenter devant les tribunaux ordinaires ou administratifs, l'art. 1143 à la main, pour obtenir l'autorisation d'expulser les ouvriers et de combler les travaux commencés.

Le Code civil, la Charte, les lois de 1807, 1810, 1832, permettent à l'État d'exiger, moyennant indemnité, le sacrifice d'une propriété particulière. Mais ces dispositions sont exclu-

Digitized by Google

sivement relatives aux immeubles; tout le monde est d'accord sur ce point. (*Voy.* arrêt de la Cour de cassation du 3 mars 1826. — M. Delalleau, *Traité des expropriations pour cause d'utilité publique,* t. 1er, p. 14. — M. Dalloz, *Rec. alphab.*, v° propriété, etc.) (1).

On ne s'est jamais avisé d'appliquer l'expropriation à une promesse donnée dans un contrat, à un engagement pris dans une loi.

A défaut de loi, invoquerait-on quelque théorie, quelque maxime de droit public? Dirait-on, par hasard, que ce qu'a dit la loi de 1818, elle ne le pouvait pas dire; que le droit d'ordonner les travaux utiles au pays tient à la puissance publique, et que la puissance publique ne peut jamais s'aliéner? Discussion singulière et dangereuse, si elle s'élevait, puisqu'il ne s'agirait de rien moins que de mettre les thèses théoriques au-dessus des lois.

Mais l'objection (si elle était faite) est dans les mots, et non dans les choses; elle disparaît devant une distinction.

Sans doute tout ce qui tient à l'organisation et à l'existence de la société civile et politique, ne peut être ni engagé ni aliéné; les pouvoirs essentiels de l'État restent toujours saufs et entiers.

Mais pour tous les intérêts matériels d'une nation, qui donc soutiendra qu'ils ne peuvent être réglés, tranchés, limités par des conventions et par des lois obligatoires et irrévocables?

L'État ne pourrait donc jamais souscrire d'obligation quelconque, car toute obligation est, par elle-même, restrictive de la liberté absolue.

Ainsi, plus de concessions de travaux publics; plus de traités pour les emprunts financiers; plus de marchés pour fournitures; plus de convention d'aucune nature, car il n'y a plus de convention, dès qu'une partie peut se dégager parce qu'elle se repent, et déchirer le pacte commun, parce qu'il lui est plus utile de faire le contraire.

Ce qui est vrai, mais ce qui seul est vrai, c'est que dès le moment où les engagements du gouvernement dépassent les limites de l'administration ordinaire, ils doivent être approuvés et consentis par les trois pouvoirs de l'État. C'est pour cela qu'il a été fait une loi en 1818, pour sanctionner l'engagement pris à notre égard. Et lorsque cette loi a dit, en n'aliénant pas à toujours une faculté, mais en en suspendant momentanément l'exercice : « l'État garantit au » concessionnaire de la Sensée, qu'il ne sera pas fait de canal de Roubaix à l'Escaut, ou tout » autre, dans un rayon de dix lieues, pendant la durée de la concession, » il n'y a pas de puissance au monde, si ce n'est celle de la force, qui puisse ordonner que ce canal sera construit sans le libre consentement du concessionnaire et malgré son opposition.

On a pourtant fait une dernière objection et invoqué un précédent : le canal de la Sambre se trouvait aussi dans le rayon prohibitif de la Sensée, et il n'en a pas moins été autorisé, fait remarquer M. Brame, malgré l'opposition de M. Honnorez.

Mais d'abord, un fait ne détruit jamais le droit contre lequel il est produit; une première violation d'un engagement n'en légitimerait pas une autre.

D'un autre côté, la loi qui autorisait la concession du canal de la Sambre, avait été votée le 30 avril 1833, sans que le concessionnaire de la Sensée eût formé aucune opposition. Dès-lors, il ne pouvait plus guères s'agir que de réserver la question de dommage.

L'opposition fut adressée le 31 juillet à M. le préfet de l'Aisne, en demandant qu'il fût constaté au procès-verbal, que l'adjudication n'avait lieu que *sous toutes réserves des droits et*

---

(1) Devant la Cour de cassation on soutenait que la propriété littéraire était soumise à l'exercice de l'expropriation pour utilité publique, et qu'un ouvrage utile à l'armée avait pu être imprimé par ordre du ministre de la guerre, sans le consentement de l'auteur et *sauf indemnité*. La Cour a répondu, en cassant l'arrêt de Nancy, qui l'avait ainsi jugé :

« Qu'aucune disposition légale n'autorise l'expropriation des droits d'un auteur pour cause d'utilité publique; que dès-lors il serait inutile d'examiner si la réimpression d'un ouvrage a été autorisée ou ordonnée au nom de l'État, dans un but d'utilité publique, puisque, dans ce cas même, elle ne pourrait avoir lieu que du libre consentement de l'auteur etc. » Sirey, 1826, t. 1er, p. 364.

Digitized by Google

actions des concessionnaires et de la société de la Sensée. Par lettre du 1er août, M. le préfet annonça que l'opposition serait mentionnée au procès-verbal.

On ne voulait que des réserves ; les ayant obtenues, on s'est arrêté là, les administrateurs de la Sensée n'étant pas eux-mêmes bien convaincus que le canal de la Sambre doive leur causer un véritable préjudice.

Sur ce point, la question est sauve ; et lorsque M. Brame allègue qu'elle a été tranchée par le conseil d'État, ce qui suppose un débat que nous n'avons pas engagé, une discussion qui n'a pas eu lieu, il y a erreur ou équivoque.

Jusqu'ici nous n'avons stipulé que les intérêts du canal de la Sensée, ne nous sera-t-il pas permis d'invoquer aussi ceux des canaux de la haute et basse Deule?

Si le canal de l'Escaut est jamais ouvert, on peut à peu près fermer ceux de la Deule.

Pour la haute Deule, on ne le méconnait pas; *il se peut sans doute*, dit M. Brame, *que la concurrence du canal de Roubaix nuise à la navigation qui se fait par la haute Deule, mais elle accroîtra singulièrement celle de la basse Deule, et peut-être y aura-t-il plus que compensation.* Compensation chimérique, par trois raisons : 1° parce que les charbons en destination pour Roubaix et Tourcoing, qui ne peuvent aujourd'hui y parvenir que par la haute et la basse Deule, ne passeraient plus, ni dans l'une ni dans l'autre, lorsqu'ils s'y rendraient par Espierres ; 2° parce que, si un certain nombre de bateaux remontait la basse Deule pour se rendre à Dunkerque, il n'y en aurait pas un de plus que ceux qui s'y rendent aujourd'hui par le canal d'en-haut ; 3° enfin, quant aux bateaux chargés pour Lille même, parce que le trajet sur la haute Deule qu'ils suivent aujourd'hui, est de 9 distances $\frac{3}{5}$, et que celui sur la basse Deule, qu'ils auraient à parcourir par la nouvelle route, n'est que de $\frac{3}{5}$ de distance seulement ; que dès-lors chaque tonneau qui donne sur le premier canal 0,37 $\frac{60}{100}$, ne donnerait sur le second que 0,03 $\frac{30}{100}$; de sorte qu'il faudrait douze fois autant de bateaux pour donner le même produit.

A la vérité, la concession de la Deule ne contient point de clause prohibitive, ce qui a fait dire à M. Brame que M. Honnorez tenait apparemment la prohibition pour inhérente à sa personne.

Mais, nous le demandons, deux prohibitions seraient-elles plus puissantes qu'une seule? Si l'obligation de 1818 est inviolable et impérative, que pouvait y ajouter une promesse semblable prise en 1825? Et si l'on devait violer la première, à quoi aurait servi la seconde?

Pour nous, nous pouvons affirmer et nous affirmons, que, si en 1825 le canal de l'Escaut eût été possible, que, si l'État s'était réservé la faculté de le construire, nous n'aurions jamais eu la pensée de prendre les travaux de la Deule aux conditions que nous avons offertes.

Mais nous savions que l'État s'était engagé envers le concessionnaire de la Sensée à ne pas ouvrir ce canal ni tout autre dans un rayon de dix lieues, sans son consentement, et nous pouvions être certains que le consentement ne serait pas donné, puisque ce concessionnaire, c'était nous. Nous avons traité sur cette donnée, et de l'État à nous il ne pouvait y avoir ni erreur ni mécompte : les parties contractantes du traité de 1818 se retrouvaient en présence.

M. Brame, le même M. Brame que nous trouvons aujourd'hui de nouveau sur notre chemin, avait fait une offre avant la nôtre pour les canaux de la Deule : aux mêmes conditions il demandait 60 *ans de concession;* nous avons traité pour vingt-neuf.

Si l'on pouvait ouvrir le canal de l'Escaut, sans le consentement du concessionnaire de la Sensée (ou même avec ce consentement, si les deux concessions n'étaient pas réunies), c'est M. Brame qui avait raison dans son offre, et nous qui avions tort. Mais notre tort c'était de croire qu'on ne peut reprendre le lendemain ce qu'on a donné la veille, que, lorsque l'État a concédé en 1825 le péage d'un canal pendant 29 années, *comme indemnité ou paiement de travaux qui doivent lui rester,* il ne peut, à la dixième, ouvrir un canal rival destiné à prendre tous les bateaux du premier ; c'était de penser que, quand une loi de 1818 disait que le canal de concurrence ne serait pas créé pendant 99 ans, nous devions le croire impossible dans cet intervalle ; et lorsque cet engagement avait été pris envers nous en une qualité, d'avoir pensé qu'il ne serait pas plus puissant parce qu'il aurait été reproduit.

Digitized by Google

En définitive, sur ce point, nous pouvons nous montrer fort facile : comme concessionnaire de deux canaux, notre intérêt est double : notre droit est-il unique? Nous le voulons bien, car le restreindre, c'est le reconnaître ; on ne peut le contester d'un côté, qu'en l'avouant de l'autre. Et, nous l'avons déjà dit, un droit n'a pas besoin de l'aide d'un autre, quand on le respecte ; il n'en a pas besoin non plus, quand on le viole. Et ici encore tout revient encore à ce point : double ou simple, notre droit est certain ; le veut-on maintenir, le veut-on enfreindre?

Dans quel intérêt le ferait-on? quels sont les bienfaits attachés à la création du canal de l'Escaut? c'est notre dernière question.

Utilité du prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

Pour apprécier l'utilité d'un canal, qu'y a-t-il à faire, qu'à se demander : quel sera le bien, quel sera le mal?

Le bien? Lille et Roubaix y gagneraient quelque chose ; beaucoup moins toutefois qu'on le paraît croire, nous le montrerons.

Le mal? on en jugera dans un instant. A nos yeux, il y aura dommage pour le trésor ; dommage pour l'immense vallée de la Scarpe ; dommage pour Condé, Douai et un grand nombre de communes de l'arrondissement de Douai et de Valenciennes ; dommage pour les charbons français ; dommage pour la navigation française.

Avantages pour Lille et Roubaix. — Il y en aura deux principaux, suivant M. Brame : l'abréviation des distances, la diminution *du prix du fret*. Il faut examiner ceux-ci, il suffit de nier les autres.

On parle bien d'ouvrir à l'arrondissement de Lille les riches carrières de Tournay. Mais le canal de Pont-à-Tressin y pourvoira pour le peu qu'on en emploiera. On sait que la pierre de Tournay n'a qu'une solidité apparente et qu'elle est fort sujette aux atteintes de la gelée. Les carrières de Bouchain, Béthune, celles de Landretun qui fournissent une pierre excellente, permettent de donner en France à aussi bon marché, toutes les pierres que ne fourniraient pas les carrières des environs de Lille, où l'on ne sache pas qu'on ait jusqu'ici manqué de matériaux pour construire ; et l'on peut en juger par les constructions qui s'élèvent de toutes parts, à Roubaix, Tourcoing, etc.

Quant à la voie nouvelle sur Anvers, par Tournay, qu'on demande à Dunkerque son avis sur ce point.

Examinons donc les deux grands résultats.

Abréviation des distances. — *La nouvelle ligne de navigation*, dit M. Brame, *sera plus courte de 25 lieues que celle qui existe.* (P. 8 de son mémoire.)

Effet merveilleux ! car la route actuelle n'a pas 25 lieues dans tout son cours : de Mons à Lille, par la route actuelle, il y a (24 lieues $\frac{1}{5}$). . . . . 123,649 mètres.

La route par le canal projeté sera de (20 lieues $\frac{1}{2}$ à peu près). 102,315 »

Différence (4 lieues $\frac{1}{2}$ à peu près). . . . . 21,334 »

Mais, pour mesurer la longueur d'une route, il ne faut pas seulement calculer la distance, on doit tenir compte du temps nécessaire pour la parcourir. Or, la navigation n'a lieu aujourd'hui à Tournay qu'un jour par semaine, le mercredi. C'est, terme moyen, un retard de trois jours et demi pour chaque bateau, ce qui équivaut à 17 à 18 lieues de trajet.

Changera-t-on cet état de choses? La Belgique fera-t-elle dans l'intérêt de Lille et de Roubaix, ce qu'elle n'a pas fait dans l'intérêt de Gand et d'Anvers? Rendra-t-elle la navigation plus fréquente, quotidienne même? Supposons-le ; et cherchons le prix du fret, en admettant comme fait accompli, ce qui n'est qu'une hypothèse au moins incertaine.

Diminution du prix du fret. — Le nouveau canal *doit diminuer le prix du fret de* 10 *à* 40 *centimes*

times l'hectolitre dans l'arrondissement de Lille, a dit M. Brame (pag. 9); c'est, comme on voit, se réserver une certaine latitude, que celle de 30 centimes sur un fret, qui, en ce moment, est de 67 $\frac{1}{2}$ centimes, et qui descend quelquefois à 50.

Nous croyons sans doute que l'intérêt des concessionnaires les forcerait à procurer dans le prix du fret une baisse quelconque. Mais ce que nous voulons montrer, c'est que cette réduction dépendrait d'eux seuls, de leur seule volonté, de leur seul intérêt : et qu'il faut dès lors s'attendre à ce que cette baisse ne soit jamais calculée que de manière à servir d'appât aux bateliers; peu sensible pour les consommateurs, utile au concessionnaire presque exclusivement.

Nous croyons qu'il est important qu'on sache bien que l'ouverture du canal ne doit amener par elle-même aucune réduction : qu'au contraire même la route nouvelle serait plus coûteuse que l'ancienne, si les concessionnaires, pour attirer à eux la navigation, ne devaient pas nécessairement, après son ouverture, modérer leurs péages qui, d'après la base des tarifs et des projets officiels, seraient énormes et plus élevés de beaucoup que ceux des routes qu'on suit aujourd'hui.

Nous devons, pour nous faire comprendre, diviser ici les éléments du prix du fret. Ils se composent : 1° des droits de navigation; 2° des frais de halage; 3° des dépenses et du bénéfice du batelier.

1° *Droits de navigation*. — Nous donnons le montant des droits sur les trois routes (les deux routes qui existent et la route en projet), dans trois tableaux.

Pour les canaux existants, le calcul par tonneau (10 hectolitres), est établi d'après les ordonnances et décisions des gouvernements français et des Pays-Bas (1). A l'égard du canal projeté, nous avons pris pour base, pour la Belgique, l'avant-projet rédigé le 20 octobre 1833, par M. Corbisier, et, pour la partie française, le tarif du canal de Roubaix, que M. Brame ne récusera pas.

Il résulte de ces tableaux, des rapprochements remarquables : un tonneau (10 hectolitres), paie aujourd'hui pour droits de navigation *de Mons à Lille*, par la Scarpe, pour toute la route fr. 1-21 38.

Suivant un tableau publié par M. Girette (*voir* la note ci-dessous), il paierait fr. 1-70.Or, dans l'avant-projet de M. Corbisier pour la partie belge du canal projeté, nous voyons *que le droit sur le canal par tonneau, ne pourra être moindre de fr.* 1-75 (2). Et sur le seul canal de Roubaix, avec son prolongement, dans la proportion du tarif de 1825, le même tonneau paierait en outre fr. 1-90.

De sorte que, de Tournay à Lille seulement, c'est-à-dire pour le seul canal de la Deule à l'Escaut, le droit serait plus élevé du double que le droit actuel. En résultat, les droits de navigation sur les trois routes, s'élèveraient par tonneau :

---

(1) Il a été publié par M. Girette, agent-général de la compagnie du canal d'Aire à La Bassée, des tableaux analogues qui présentent quelques différences avec les nôtres. Nous maintenons l'exactitude de ceux que nous donnons. Au surplus, pour être larges, nous admettrons les données posées par M. Girette.

Voici d'ailleurs quelle est la cause des différences qui existent entre nos calculs (sauf pour la première, où il y a erreur matérielle de la part de M Girette, qui fixe les droits du canal de Mons à 34 centimes au tonneau, pour la seule partie belge, tandis que nous affirmons qu'ils ne sont que de fr. 0-05 60/100) :

Les diverses parties de la route de navigation ne présentant pas partout la même profondeur, les bateaux doivent calculer leur charge sur le *minimum* d'enfoncement : les droits étant calculés et payés d'après le jaugeage du bateau, et non d'après le chargement réel, tous les bateaux un peu grands paient en réalité et sur l'ensemble de la route, une part de droits en pure perte. Lorsque les travaux d'amélioration, dès à présent arrêtés, seront effectués, chaque bateau pourra prendre à peu près partout le même enfoncement, et porter son chargement au *maximum* de son jaugeage. C'est là l'état normal; c'est celui des tarifs, et c'est celui que nous avons dû prendre pour base de nos calculs. M. Girette a fait entrer dans les siens les réductions qui sont la suite de la diversité des enfoncements. C'est prendre une base variable, accidentelle, et qui aura cessé d'être applicable avant l'époque où l'on pourrait ouvrir le canal de l'Escaut.

(2) Document joint à l'enquête belge sur le canal de l'Espierre.

Digitized by Google

A. Par la Scarpe à fr. 1·21 38 suivant nous, et suivant M. Girette, à . . . . . fr. 1 70
B. Par la Sensée, à 2 08
C. Par le canal projeté, à 4 30

2° *Frais de halage.* — Les bateaux ordinaires étant de 80 à 100 tonneaux, nous faisons nos calculs sur une moyenne de 90 tonneaux.

Nous donnons aussi trois tableaux des frais de halage sur chaque route.
Résultats :

A. Par la Scarpe.	fr. 176 50 par bateau	}	19 c. 61° par tonneau.
B. Par la Sensée	88 90 »	}	9 87° »
C. Par le canal projeté . . .	81 40 »	}	9 04° »

3° *Dépenses et profits du batelier.* — Ici les bases certaines manquent. Le prix du transport varie presque quotidiennement : c'est le batelier qui en court la chance.

La route sera plus courte de $\frac{1}{5}$, mais aujourd'hui à Tournay la navigation n'est qu'hebdomadaire. Admettons qu'on la rendra plus fréquente. Tout ce que nous pouvons faire, c'est de supposer qu'il y aura réellement un cinquième de réduction sur le temps du trajet, et un cinquième d'économie sur les dépenses et le profit du batelier.

Au moment où nous écrivons, le fret de Mons à Lille est de 67 centimes et demi par hectolitre, de fr. 6-75 par tonneau; la partie du fret, qui représente les dépenses et le bénéfice du batelier (déduction faite des droits de navigation et des frais de halage ci-dessus indiqués), serait donc :

A. Par la Scarpe, de . . . . . fr. 4 86
B. Par la Sensée, de 4 57
C. Par le canal projeté, en faisant la réduction d'un cinquième sur le chiffre le moins élevé, de 3 66

Récapitulant pour les trois routes et par tonneau :

	Scarpe.	Sensée.	Canal projeté.
Droits de navigation . . . . . fr.	1 79	2 08	4 30
Frais de halage	0 19	0 09 87	0 09 04
Dépenses et bénéfice du batelier	4 86	4 57	3 66
	6 75	6 74 87	7 95 04

Ces résultats ou des résultats analogues sont infaillibles; sans doute on pourrait obtenir une réduction quelconque sur le prolongement du canal de Roubaix, par l'adjudication à faire; mais ce droit n'étant entré dans nos calculs que pour environ 50 centimes par tonneau, la différence, quelle qu'elle soit, ne pourrait jamais ramener le niveau entre les trois chiffres.

La différence d'enfoncement des bateaux ne pourra pas davantage rétablir la proportion. Les travaux de la Scarpe effectués, on y prendra l'enfoncement de 1^{m},50; on ne peut trop garantir celui qu'on pourra prendre dans les tranchées et dans le souterrain de Roubaix. Mais au reste, l'enfoncement de Marquette à Lille, donnera pour limite 1^{m},55.

L'intérêt des concessionnaires, nous l'avons dit, les amènerait à s'entendre et à descendre au-dessous de leurs tarifs. M. Brame, qui s'est rendu adjudicataire d'un canal-impasse, consentirait facilement une diminution sur son péage, aujourd'hui tellement élevé, que les négociants de Roubaix aiment mieux faire décharger leurs charbons à Marquette, que de les faire aller jusqu'à Croix.

Mais que l'on sache bien que la baisse sera à la discrétion du concessionnaire; il s'agira de savoir ce que M. Brame consentira à ne pas gagner, ou ce qu'il consentira à déduire du taux actuel du tarif, afin de gagner davantage.

Est-ce là, nous le demandons, ce que Lille, Roubaix et Dunkerque attendent du canal de Roubaix? Est-ce là l'objet de leurs vœux et de leurs instantes réclamations?

Nous le demandons aussi, si le gouvernement français sentait le besoin de venir en aide au

Digitized by Google

commerce de ces villes industrielles, par la diminution du prix du charbon, n'a-t-il pas d'autres moyens, plus faciles, plus certains, de procurer ce résultat? Ce n'est pas à nous concessionnaires des canaux, à les lui indiquer, ni à aller au devant de lui.

Mais nous voulons supposer au canal projeté, de meilleurs effets; croyons-en, pour un moment, toutes les promesses de M. Brame; réalisons un instant toutes les espérances de ces villes protégées. Le charbon leur serait livré à 10, 15, 20, 40 centimes de moins à l'hectolitre. Voyons ce que cette amélioration coûterait à d'autres intérêts. Peut-être la compensation serait-elle trop lourde et trop onéreuse.

Dommage pour le trésor. — Le 28 juin 1838, expire la concession de l'écluse de Gœulzin dans Condé : elle produit, par an, pour droits perçus exclusivement sur les charbons belges en destination sur Lille, (en 1834). . . . . fr. 39,580-78

Le 26 décembre de la même année, expire également la concession de l'écluse de Rodigues : les droits de navigation sur les charbons belges, même destination, s'élèvent à (1834) . . . . . fr. 72,040-68

Les canaux de la haute et de la basse Deule feront retour à l'État dans 19 ans; le produit total (dans lequel il n'a pas été possible de faire la part des charbons belges), est de (1834) . . . . . fr. 279,886-92

Plus tard et successivement, feront également retour à l'État toutes les autres concessions consenties par le gouvernement : Fresnes, dans 25 ans; Lambres et Courchelette, *dans cinq ans;* Iwuy, dans 33 ans; la Scarpe, qui produit 90,000 fr., dans 68 ans, etc.

Ouvrez le canal de l'Escaut, et vous faites tarir pour le trésor ces sources fécondes de revenus, dont les deux premières lui sont acquises dans trois années, deux autres dans cinq, et qui, dans vingt-cinq ans, donneront un produit annuel de plusieurs centaines de mille francs.

Ainsi, M. Brame demande à l'État, de ruiner les canaux qui lui appartiennent, et dont, bientôt, il va jouir, au profit du canal de Roubaix, *dont la concession a été consentie à perpétuité,* en faveur de M. Brame, et au profit du canal d'Antoing, qui appartient au gouvernement belge.

Mais ce n'est pas tout; là ne s'arrête pas le dommage. On prive le trésor de revenus considérables; mais en même temps on le grève d'énormes indemnités :

Indemnité annuelle au profit de la concession de la Sensée, pendant 80 ans;

Indemnité au profit des canaux de la haute et de la basse Deule.

Le concessionnaire de la Scarpe n'a rien à réclamer, parce que son contrat d'adjudication lui interdit toute réclamation. Mais l'administration voudrait-elle, sans compensation, laisser à sa charge pour près de deux millions de travaux, pour le prix desquels elle lui a concédé un péage que, par la création du nouveau canal, elle réduirait au néant.

Dira-t-on que toutes ces charges seront mises au compte du concessionnaire qui entreprendrait le canal projeté : mais n'est-il pas évident que cette obligation sera l'un des éléments de ses calculs, et qu'il exigera, pour s'en charger, des conditions plus onéreuses? Directement ou indirectement, ce ne sera pas moins le trésor qui paiera.

Dommage pour la vallée de la Scarpe. — La commission administrative de la vallée, ayant publié ses observations, nous n'avons pas l'intention d'y rien ajouter. Nous renvoyons à son mémoire.

Dommage pour Condé, Douai et un grand nombre de communes des arrondissements de Valenciennes et de Douai. — Les conseils municipaux de ces communes ont adressé d'énergiques réclamations à la commission d'enquête. Nous ne pouvons aussi qu'y renvoyer.

Dommage pour les charbons d'extraction française. — Dans l'état des choses et malgré le droit protecteur de 33 centimes par hectolitre (10e compris), les charbons français peuvent à peine rivaliser avec les charbons des compagnies houillères de la Belgique.

Dans ce moment, cette grande industrie, cette exploitationdes richesses intérieures du

Digitized by Google

sol, prend, dans le département du Nord, un immense développement. Il y a peu de temps encore, on ne connaissait guères dans le Nord, que la compagnie d'Anzin. Tout récemment, plusieurs compagnies nouvelles se sont formées; des concessions ont été obtenues; de nouvelles fosses s'ouvrent dans plusieurs localités à la fois; il n'est presque pas de points de l'arrondissement de Valenciennes et des cantons des arrondissements de Douai, Cambrai et Lille qui en approchent, où des sondages n'aient été faits, et, dans plusieurs endroits, avec succès.

Et c'est dans un tel moment, qu'on vient proposer au gouvernement français l'ouverture d'un canal de Lille à l'Escaut!

Mais c'est une prime véritable que l'on réclame pour les charbons étrangers, au préjudice des houilles indigènes.

C'est un contre-sens avec le droit perçu à l'entrée sur les charbons belges. C'est un remboursement à leur faire sur les frais de route. M. Brame s'explique sur ce point fort ingénûment : « C'est, dit-il, le meilleur encouragement à donner aux houilles de l'étranger, que » de les rapprocher des lieux de consommation en France. »

Mais quelles seraient les conséquences pour les compagnies françaises? elles sautent aux yeux. Au lieu de les déduire nous-mêmes, nous ne pouvons mieux faire que de dire ce qu'on en pense en Belgique.

« La Belgique, Sire, *pourrait seule* fournir à la Flandre française, ces trois objets de » première nécessité. *Et cependant les houilles d'Anzin, combattent encore avantageusement les » charbons de Mons* sur les marchés de cette province, où ceux-ci ne parviennent qu'après » avoir suivi, par de longs détours, de près de 30 lieues, une ligne de navigation extrême- » ment coûteuse.

» Actuellement les charbons belges, qui se consomment à Lille, à Roubaix et sur les » bords de la haute Lys, ne peuvent fréquenter que la *voie de la Scarpe* ou *celle de la » Sensée*, etc.

» Le canal de l'Espierre réduirait considérablement le trajet que les houilles de Mons » ont à parcourir, pour arriver à Lille, *et assurerait à ces houilles, à l'*EXCLUSION DE CELLES » D'ANZIN, *la consommation du combustible nécessaire aux diverses usines de Roubaix et des » environs.* » (Extrait du mémoire présenté au roi des Belges, par M. Corbisier, et formant l'avant-projet du canal de l'Espierre (1).)

C'est par les mêmes motifs, par des raisons hostiles aux intérêts français, que certaines villes de la Belgique appuient de tous leurs efforts le canal projeté.

« Le haut prix *de revient*, dit la chambre de commerce de Tournay, actuellement existant, » des houilles belges sur les marchés de l'arrondissement de Lille, *provoque à la découverte » des veines de houilles sur le territoire français de cet arrondissement et nourrit l'esprit de » recherche chez les spéculateurs. Au moment présent même, de nouvelles associations* se » forment à cet effet dans la banlieue de Lille et de Bouchain. SI DEMAIN LE CANAL DE ROUBAIX » ÉTAIT OUVERT, CET ESPRIT DE RECHERCHE SERAIT AUSSITOT AMORTI *par la crainte de ne pouvoir tenir la » concurrence; et que ferions-nous de nos houilles si, de hasard, l'on parvenait à des découvertes » heureuses dans cette partie du département du Nord? cette considération a une haute portée.* » (Extrait du mémoire présenté par la chambre de commerce de Tournay, le 15 avril 1834 (2).)

Cela est vrai, cette considération a une haute portée. Elle sera pour la France un grave enseignement.

Et pour nous dont tous les intérêts sont français, il nous est permis de nous effrayer sur ses conséquences qui frapperont sur nous si directement, mais qui frapperont à la fois sur tant d'autres intérêts aussi légitimes.

---

(1) Cet avant-projet est l'un des documents de l'enquête ordonnée en Belgique.

(2) Cette pièce fait partie des documents de l'enquête belge.

Digitized by Google

DOMMAGE POUR TOUS LES CANAUX DU DÉPARTEMENT. — Ce point est trop évident et maintenant trop bien établi pour y revenir. Mais ici encore nous ferons connaître la pensée des chambres de commerce de la Belgique.

Le 24 février 1832, le roi des Belges était à Mons; la chambre de commerce lui disait :

» Ce canal, dont les avantages pour notre commerce de charbons sur le marché de Lille, » le plus grand qui leur soit ouvert dans l'étranger et qui emporte au delà de 1,000 bateaux, ont » déjà été démontrés, a en outre, dans l'intérêt du pays, celui de faire parcourir à ces bateaux, » presque toute leur route par le canal d'Antoing, par l'Escaut et par la vallée d'Espierres, » jusqu'au territoire français, *tandis que par la navigation actuelle qui doit avoir lieu par la* » *Scarpe et le canal de la Deule, à des frais plus élevés, ces bateaux quittent notre territoire pres-* » *qu'à leur point de départ* ET VONT PORTER LES BÉNÉFICES D'UN TRAJET ASSEZ LONG, ENTIÈREMENT A LA FRANCE.« (*Voir* le mémoire cité ci-dessous.)

Ces documents, tous joints à l'enquête faite en Belgique, nous paraissent d'une nature trop grave pour que nous négligions de donner encore un extrait puisé dans le mémoire de la même chambre de commerce, en date du 6 avril 1834.

« On doit encore considérer que par le canal de l'Escaut à Roubaix, la navigation, pour » alimenter la consommation des départements du Nord et du Pas-de-Calais, *devient presque* » *toute belge ;* que ce canal non sujet à des péages énormes imposés aux passages des écluses » de Gœulzin et Rodignies (1), de Fresnes (2), d'Iwuy (3), établies pour le profit des houil- » lères de la compagnie d'Anzin *sur le territoire français, et enfin qu'il nous fait éviter le long* » *trajet du canal de la Sensée*..... La compagnie d'Anzin a intérêt d'empêcher l'exécution » d'un canal vers Roubaix. *Cet intérêt n'a certes rien de national* (4), tandis qu'une entreprise » qui a pour but d'affranchir le *principal commerce du Hainaut* de toutes les charges dont cette » compagnie a su le grever... ne peut certainement *être qu'une entreprise éminemment patrio-* » *tique*. Ces considérations, M. le gouverneur, etc. »

Ces passages sont trop significatifs; ils font trop bien connaître les résultats qu'on attend du canal de la Deule à l'Escaut au profit des intérêts étrangers, au préjudice des intérêts français, pour que nous veuillons y rien ajouter.

Tout le monde ici sera frappé d'une réflexion.

Il y a à peine 10 années que tous les charbons de Mons, destinés à l'intérieur de la Belgique, devaient traverser le territoire français.

Pour se soustraire à ce transit, pour avoir une navigation toute belge, la Belgique a fait construire le canal d'Antoing.

Et, en ce moment, l'on projette en France d'ouvrir un canal de l'Escaut, afin que les charbons de Mons destinés à la France, qui doivent aujourd'hui parcourir tous canaux français, suivent désormais une ligne de navigation toute belge! Quel rapprochement!

Il y a plus, les charbons français de Fresnes et Vieux-Condé, devraient nécessairement suivre la même route, et se soumettre au transit sur le territoire belge. Quelle contre-partie du canal d'Antoing!

Nous nous arrêtons là : bien d'autres questions sur lesquelles nous n'avons pas à nous expliquer, peuvent être soulevées, notamment celle de l'avantage ou du danger qu'il peut y avoir à couper la frontière par un canal qui aboutit en ligne droite au pied de la principale ville de guerre du nord de la France. Le génie militaire, si nous ne nous trompons, n'est guères de l'avis de la mesure. Ce qui est certain, c'est qu'en 1823 le génie n'a donné au *canal de Roubaix* un avis favorable qu'en constatant *que le nouveau canal, étant* PARALLÈLE A LA FRONTIÈRE,

(1) A l'État dans 3 ans.
(2) Dans 25 ans.
(3) Dans 33 ans.
(4) C'est en Belgique que l'on parle.

Digitized by Google

n'offrait aucun inconvénient sous le rapport de la défense, condition directement opposée à celle du projet actuel. Mais c'est assez, c'est au moins assez, pour faire apprécier si le prolongement du canal de Roubaix doit être désiré comme un bienfait ou redouté comme un danger et comme une cause de ruine pour des intérêts que le premier vœu du gouvernement français est de protéger.

Pour nous, si nous avons été amenés, par l'effet de notre position et par le besoin de détruire des assertions hasardées et inexactes, à examiner des questions que nous aurions pu laisser à l'écart (mais que nous n'aurons pas traitées, nous le pensons, sans qu'il en résulte quelque lumière), nous ne pouvons en finissant que nous renfermer dans notre droit.

Nous dédaignons d'insister sur les insinuations inconvenantes dont nous avons été l'objet. *M. Honnorez a conquis pour lui et pour sa famille la très grande partie des voies navigables du département du Nord,* a dit M. Brame : oui, c'est une conquête, celle du travail et de la persévérance la plus soutenue, non pour nous et les nôtres seulement, mais pour tous les actionnaires, qui ont couru les mêmes risques que nous, et au nom desquels nous parlons en ce moment, en défendant les intérêts, dont ils nous ont confié la garde.

Nous sommes devenus concessionnaires de plusieurs canaux : Mais toutes nos entreprises ont été faites au grand jour, toutes ont subi l'épreuve de la concurrence et de l'adjudication publique : nous n'invoquons pas de traités secrets, contraires à nos marchés publics ; et nous n'avons jamais converti ni voulu convertir de canal-impasse qui nous était adjugé, en grand canal de navigation qui ne l'était pas. Une fois, nous nous sommes trouvés en concurrence avec M. Brame, il offrait de reprendre les travaux d'un canal moyennant 60 ans de concession : nous avons eu la préférence sur lui, pourquoi ? c'est que nous avons offert d'exécuter les mêmes travaux pour 29 ans de péage.

Au lieu de repousser de telles attaques, peut-être nous serait-il permis de demander, si c'est bien au moment où les grands travaux publics se multiplient, où la France se couvre de ponts, de canaux, tous exécutés par concession, qu'il conviendrait de contester, de méconnaître des engagements formels pris dans des concessions précédentes, et, nous le pouvons ajouter, de commencer par fouler aux pieds la plus ancienne des lois de concession, celle qui a servi d'exemple à toutes les autres ?

Mais nous nous reposons sur notre droit. Il a pour garantie la foi du gouvernement et des chambres. Et qui s'est jamais repenti de s'être confié à la loyauté de la France ? Notre droit ! il est écrit littéralement dans une loi formelle : et en France, sous le règne des lois, une loi ne peut pas mentir.

Bouchain, le 23 juillet 1835.

A.-J. Honnorez.

Digitized by Google

III.

Projet de prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut.

Procès-verbal des séances de la commission d'enquête réunie à Lille, contenant l'avis émis sur ce projet par cette commission, à la simple majorité de sept voix contre six, et les observations produites par la minorité, pour motiver son opposition (1).

SÉANCE DU 26 MARS 1836.

L'an mil huit cent trente-six, le vingt-six mars, la commission nommée, par arrêté de M. le préfet du Nord, en date du 21 février dernier, à l'effet de procéder à l'enquête relative à la demande de prolongement du canal de Roubaix à l'Escaut, s'est assemblée dans une des salles de l'hôtel de la préfecture, à onze heures du matin ; M. le comte de Brigode de Kemlands, président, prend place au fauteuil et déclare la séance ouverte : sont présents, MM. Beaussier, Auguste Mimerel, Delesalle-Desmedt, Bossut, Dupouy aîné, Gourdin-Coquelle, Leroy de Béthune, Leroi de Cambrai, le baron de Boutteville, Toussaint et Hamoir.

Les documents de l'enquête actuelle, ainsi que ceux qui ont été produits à la précédente, sont déposés sur le bureau.

Préalablement à toute autre opération, il est procédé à la nomination d'un secrétaire.

Le résultat du scrutin appelle M. Delesalle-Desmedt à remplir ces fonctions.

La commission ainsi constituée, M. le président donne lecture d'une lettre (*pièce* n° 1), à la date du 12 février dernier, par laquelle M. le directeur général des ponts et chaussées, en annonçant à M. le préfet la nécessité d'une nouvelle enquête, lui trace les dispositions qui doivent être prises à cet effet.

Un membre émet le vœu que, dans la vue d'économiser le temps de la commission et de simplifier ses travaux, les nombreux matériaux de l'enquête soient partagés entre les divers membres, lesquels, après en avoir pris une communication attentive, et en avoir fait un dépouillement minutieux, seraient chargés d'en présenter ultérieurement un résumé analytique.

Un autre membre propose de composer deux dossiers comprenant, l'un, les pièces contre, l'autre, celles pour le projet en question ; d'en confier l'examen à deux membres choisis dans la commission, et d'ajourner toute réunion jusqu'au moment où ces examinateurs seraient en mesure de présenter un travail d'ensemble en forme de rapport.

Cette opinion, vivement combattue, n'a pas de suite.

D'accord sur ce point, qu'il y aurait grande perte de temps sans compensation, à s'occuper en commun du dépouillement du dossier général, divers modes sont successivement proposés pour le fractionnement du travail.

Enfin, il est arrêté à l'unanimité que les pièces de l'enquête seront classées par provenance et par arrondissement, et remises à l'examen des membres des arrondissements respectifs

(1) Paris, chez Trousset, rue St-Guillaume, n° 9 ; brochure in-4° de 30 pages.

Digitized by Google

qui les ont produites ; qu'une analyse fidèle et sans commentaire en sera faite par eux, et présentée, le plus tôt possible, à la commission.

Avant de procéder à la distribution, une discussion s'engage sur la question de savoir si les pièces de la première enquête seront, avec celles de l'enquête actuelle, l'objet d'un même examen.

Plusieurs membres soutiennent que l'examen des premières ne saurait être que facultatif et nullement obligatoire, puisque l'ouverture d'une enquête devant être précédée de la formation d'une commission, les documents dont il s'agit ne peuvent, en droit rigoureux, appartenir à l'enquête actuelle.

Tous, du reste, s'accordent à reconnaître que, voulant avant tout arriver à la connaissance la plus complète du vrai, on ne saurait négliger aucunes des données de la question, aucuns des éléments de conviction qu'elle peut offrir ; qu'enfin il convient de recueillir la lumière de quelque part qu'elle se produise.

Sous l'influence de ces principes, la commission décide :

1° Qu'encore bien que le délai fixé par l'enquête soit expiré, la commission admettra tous les renseignements ou opinions qui pourraient lui être adressés pendant la durée de sa session ;

2° Que le travail analytique précédemment convenu, s'étendra également aux pièces des deux enquêtes, mais que ces pièces devront être l'objet de résumés distincts qui puissent, dans tous les cas, être facilement isolés.

On procède au triage des dossiers ; la répartition en a lieu, et la remise faite immédiatement aux membres des arrondissements respectifs, dans les proportions suivantes :

		PIÈCES.	
		Enquête de 1835.	Enquête de 1836.
A.	Arrondissement de Lille	56	159
B.	Id. Douai	52	29
C.	Id. Cambrai	1	2
D.	Id. Valenciennes	17	15
E.	Id. Dunkerque	2	44
F.	Id. Hazebrouck	6	68
G.	Département du Pas-de-Calais	0	12

Plusieurs documents paraissent, par leur nature ou leur importance, devoir exiger que la lecture en soit faite en commun.

Ce sont :

Les oppositions présentées par diverses entreprises de canaux ;

Les opinions de chambres consultatives ou de commerce ;

Un rapport de M. le préfet, fait à l'occasion de la première enquête ;

Une délibération du conseil général, prise dans la session de 1834.

Encore que ces deux dernières pièces, trouvées dans le dossier de 1835, ne soient pas en réalité du domaine de l'enquête publique, et n'y appartiennent pas plus que le travail de la première commission, également joint au même dossier, quelques membres ont pensé que ces documents étaient bons à connaître et à consulter. Toutefois, et sur l'observation d'un autre commissaire, il a été reconnu que, si l'on entendait la lecture de la délibération du conseil général, il serait convenable et juste d'écouter aussi celle de toutes les délibérations qui ont été prises antérieurement par ce conseil à l'occasion de la même question, et il en a été ainsi convenu sans opposition.

A trois heures de l'après midi, la séance a été levée et la prochaine réunion fixée au lundi 28 courant à midi.

Lille, le 26 mars 1836.

Comte de Brigode et Delesalle-Desmedt.

Digitized by Google

SÉANCE DU 28 MARS 1836.

A midi et demi, ouverture de la séance; sont présents, MM. le comte de Brigode, baron de Boutteville, Bossut, Mimerel, Leroy de Béthune, Beaussier, Toussaint, Dupouy aîné, Leroi de Cambrai, Gourdin et Delesalle-Desmedt.

M. le secrétaire donne lecture du procès-verbal de la séance précédente, lequel est adopté sans réclamation.

M. le président communique à la commission une lettre de M. Renard, par laquelle ce collègue informe M. le préfet de l'impossibilité où il est, par cause de santé, de se rendre à l'ouverture de la commision, et de l'espoir qu'il conserve de venir bientôt s'associer à ses travaux.

Ceux de MM. les commissaires, chargés du dépouillement des pièces de leur arrondissement respectif, présentent successivement le résultat de leur travail; la commission se réservant de statuer ultérieurement sur le mode d'insertion dans les procès-verbaux des divers éléments de l'enquête, entend les résumés analytiques des pièces appartenant :

1° A l'arrondissement de Lille (nouveau et ancien dossier);
2° Id. de Douai (id. id.);
3° Id. d'Hazebrouck (id. id.);
4° Id. de Dunkerque (id. id.);
5° Id. de Cambrai (id. id.);

Enfin des cahiers des deux enquêtes.

Au nombre des pièces faisant partie des dossiers précités, il en est quelques-unes qui, par leur nature, ou leur importance, ou les développements qu'elles renferment, deviennent l'objet d'une lecture textuelle; de ce nombre sont, savoir :

Contre le projet :

1° Une réclamation d'un des actionnaires de la compagnie charbonnière de Douchy;

2° Les délibérations des conseils municipaux de Douai et de Marchiennes.

Pour le projet :

1° Observations d'un grand nombre d'habitants de la ville de Lille;

2° Observations de 56 habitants de la ville de Douai;

3° Délibérations des conseils municipaux des communes de Cappelle et d'Auchy.

On continue la lecture des documents suivants :

Contre le prolongement :

1° Opposition du sieur Honnorez, concessionnaire des canaux de la Sensée, de la haute et de la basse Deule (*pièce* n° 2);

2° Protestation de la compagnie du canal d'Aire à La Bassée (*pièce* n° 3);

3° Lettre imprimée, adressée à M. le directeur général des ponts et chaussées et observations écrites à la commission d'enquête, par les concessionnaires du canal de la Scarpe (*pièce* n° 4);

4° Réclamation de la vallée de la Scarpe (*pièce* n° 5).

En faveur du prolongement :

1° Mémoire de la chambre de commerce de Lille (*pièce* n° 6);

2° Mémoire de la chambre de Dunkerque (*pièce* n° 7);

3° Mémoire de la chambre consultative de Roubaix et Tourcoing (*pièces* n°s 9 et 10).

Pour l'ajournement :

Opinions de la chambre consultative de Valenciennes (*pièce* n° 8).

Enfin la commission a écouté avec une attention soutenue, un rapport longuement développé, fait par M. le préfet, à la suite de la première enquête.

Digitized by Google

Ce travail, riche de faits, de calculs, de renseignements et de considérations de toute espèce, et qui atteste de la part de son auteur, outre la haute expérience administrative et la loyale impartialité qu'on lui connait, une étude approfondie, une connaissance parfaite de la grande question soumise à l'enquête, a excité dans la commission des marques unanimes du plus vif intérêt.

A cinq heures, la séance est levée, et l'ajournement prononcé au lendemain 29 courant.

Lille, le 28 mars 1838.

De Brigode et Delesalle-Desrest.

SÉANCE DU 29 MARS 1838.

A onze heures, ouverture de la séance, lecture et adoption du procès-verbal de la précédente.

Présents tous les membres composant la commission.

M. l'ingénieur en chef des ponts et chaussées est introduit.

Interrogé sur la question de savoir quel changement l'ouverture du nouveau canal pourrait amener dans le régime des eaux de l'Escaut belge, et quelles pourraient en être par suite les conséquences, par rapport aux intérêts de la vallée de la Scarpe, M. Bosquillon, qui, d'abord, a peine à comprendre qu'on puisse rattacher l'un à l'autre, finit, après quelques observations échangées, par déclarer que, dans son opinion et d'après les règles élémentaires de l'art, encore bien que, pour faciliter l'embouchure du canal de Roubaix, la Belgique juge convenable de rendre continue, d'intermittente qu'elle est aujourd'hui, la navigation de l'Escaut (ce qui ne pourrait qu'ajouter encore aux avantages de la nouvelle voie), les travaux pourront et devront être combinés de telle sorte que les eaux ne puissent nuire; que la position de la vallée n'a donc rien à craindre, qu'elle pourrait même gagner d'un changement qui s'opérerait par l'approfondissement du lit de l'Escaut, et non par des retenues artificielles.

M. l'ingénieur se retire après ces explications. La commission reprend le cours de ses opérations.

Et d'abord M. le président donne lecture d'un certain nombre de pièces nouvellement produites, savoir :

En faveur du projet :

Délibération des conseils municipaux et habitants :

D'Annappes (n° 11);
De Forret (n°s 2 et 13);
De (n° 14);
D'Oxelaere (n° 16);
De Coudekerque (n° 17).

Contre le projet :

Conseils municipaux

De Wavrechain (n° 15);
De Herin (n° 18).

Pour l'ajournement :

Auby (n° 19).

On entend ensuite l'analyse des dossiers de l'arrondissement de Valenciennes (ancienne et nouvelle enquête); cette lecture complète le dépouillement des pièces de l'enquête, lesquelles présentent les résultats suivants :

Digitized by Google

En faveur du projet :

1° Délibération des conseils municipaux de 163 communes, présentant ensemble une population de plus de 450,000 ames, un total de contributions d'environ fr. 5,000,000 (parmi ces communes figurent les villes de Lille, Dunkerque, Bergues, Cassel, Valenciennes, Roubaix et Tourcoing);

2° 101 pétitions, dont 3 d'habitants des villes de Lille, Douai et Cambrai, revêtues en tout d'environ 18,000 signatures;

3° 81 adhésions inscrites au cahier d'enquêtes;

4° Les avis des chambres de commerce de Lille et Dunkerque, des chambres consultatives de Tourcoing et Roubaix;

5° Pétitions des habitants de 12 communes du département du Pas-de-Calais, parmi lesquelles les villes de St-Omer et St-Venant.

Contre le projet :

1° Délibérations des conseils municipaux de 40 communes, présentant en population environ 90,000 habitants, en contributions, fr. 600,000 (parmi ces communes se trouvent les villes de Douai, Marchiennes, Condé et St-Amand);

2° Une pétition présentant 27 signatures;

3° Quatre oppositions inscrites au registre d'enquête;

4° Oppositions des concessionnaires des canaux de la Sensée, des haute et basse Deule, de La Bassée et de la Scarpe.

Enfin dix conseils municipaux, dont les communes forment une population d'un peu plus de 1,000 habitants et une contribution totale d'environ fr. 120,000, se sont prononcés pour l'ajournement jusqu'après achèvement des travaux commencés sur la Scarpe; le même avis a été exprimé par la chambre consultative de Valenciennes.

Les moyens produits à l'appui de ces diverses opinions ont paru à la commission pouvoir se résumer de la manière suivante :

Contre le projet :

1^er^ *grief.* — Le prolongement du canal de Roubaix est incompatible avec la restauration de la Scarpe, et un intérêt impérieux d'humanité exige le rétablissement de cette rivière, pour sauver une population que déciment les maladies occasionnées par les inondations, la rupture des digues et la surélévation des eaux.

2° *grief.* — L'agriculture éprouve des pertes immenses dans une vallée, dont la superficie embrasse plus de 40 communes, parmi lesquelles on compte trois villes : Douai, Marchiennes et St-Amand.

Pour le calcul de ces pertes, *voir* la délibération du conseil municipal de Marchiennes.

3° *grief.* — Non seulement il y a perte pour les citoyens, mais il y a perte notable pour le trésor. Les impôts directs et surtout les impôts de consommation, étant là plus faciles qu'ailleurs (*voir* le calcul de ces pertes); l'absence de la navigation affaiblira les ressources d'hommes pauvres qui ne vivent que du travail qu'elle leur procure.

4° *grief.* — Cet état de choses empirera, parce que les Belges, intéressés à lier l'Escaut au canal de Roubaix par une navigation continue, feront, pour l'obtenir, des retenues constantes sur le cours de ce fleuve, où déjà ils abusent tellement des niveaux, qu'ils causent à la France un préjudice extrême.

5° *grief.* — C'est un grand vice du prolongement demandé, que de déplacer la navigation, non en France, mais de la ravir à la France pour la transférer à la Belgique : inconvénient sous le rapport de la sécurité, puisque cette navigation dépendra entièrement de l'étranger, et qu'il en réglera les conditions en maître, surtout quand nos canaux négligés ne pourront plus répondre à leur destination : inconvénient sous le rapport des bénéfices; les transports se feront par l'étranger, au lieu d'être faits par les nationaux : inconvénient quant aux droits

Digitized by Google

de péage, qui seront encaissés par le trésor belge, au lieu qu'ils se perçoivent, dans l'état actuel des choses, par le trésor français. (*Voir* à ce sujet, le calcul des droits qui doivent prochainement faire retour à l'État.)

6e *grief*. — Le prolongement du canal de Roubaix est tout en faveur des houillères étrangères ; il sera funeste aux établissements français.

7e *grief*. — La révolution qu'on propose d'opérer est contre toute règle de justice, car elle sera dirigée contre les cantons pauvres des arrondissements de Douai et de Valenciennes, au profit des cantons de l'arrondissement de Lille, qui déjà prospèrent par eux-mêmes, quand les premiers ont besoin d'encouragements.

8e *grief*. — La foi publique est engagée par une loi au profit de M. Honnorez, concessionnaire de la Sensée et de la Deule ; la concession nouvelle la violerait, c'est ce qu'on ne peut se permettre.

Dans tous les cas, M. Brame, concessionnaire du canal de la Deule à Roubaix, n'a aucun droit au canal de Roubaix à l'Escaut ; c'est là une concession toute nouvelle pour laquelle il faudra recourir à la loi.

Motifs pour :

1° La multiplication et le perfectionnement des communications est, en général, un des premiers besoins du pays, un des éléments les plus puissants de prospérité ; c'est là qu'il faut chercher la solution de ce probleme : concilier les intérêts du consommateur avec la protection due à la production nationale.

2° Le canal projeté offre en même temps :

a. Navigation plus facile, puisque, par l'Escaut, elle se fera constamment en aval, tandis que maintenant elle a lieu en amont ;

b. Raccourcissement de distance : le parcours de Mons à Lille aura lieu en 8 jours, au lieu de 25 ;

c. Économie de transport, le charbon baissera de :

40 centimes à l'hectolitre pour Tourcoing et Roubaix,

10 centimes à Lille,

15 à 20 centimes pour Armentières et autres localités des bords de la Lys,

Économie évaluée, d'après des calculs, à environ 430 à 440,000 fr. pour l'arrondissement de Lille seulement.

3° L'emploi de la vapeur se substituant à toutes les forces motrices, et les sucreries et autres usines se multipliant prodigieusement, la consommation du charbon prend un accroissement incessant, et fait sentir la nécessité d'une double voie pour le transport de ce combustible.

4° Dans l'état actuel, des chômages fréquents, nécessités, soit par les travaux de cette partie des canaux, soit par ceux des réparations des places de guerre, entravant la navigation, lui occasionnent de longues interruptions qui vont même jusqu'à compromettre les approvisionnements, et donnent lieu à des fluctuations considérables, également fâcheuses pour le consommateur et pour le batelier, puisque, sans profit pour celui-ci retenu sans travail, ils imposent momentanément au premier des augmentations considérables de revient. On cite que, de Mons à Lille, le fret varie de 50 centimes à 1 franc l'hectolitre, tandis qu'une navigation constante maintiendrait un taux régulier qui ne dépasserait pas 60 centimes. Depuis plus de six mois, il est de 80 à 90 centimes ; on estime que, de ce seul fait, il pourrait y avoir une économie de 10 p. °/₀ en moyenne sur le prix de transport. Ainsi, avec deux voies, approvisionnements réguliers, prix constants et modérés, navigation plus facile ; la concurrence force les entrepreneurs à mieux soigner l'entretien des lignes.

5° Ces divers avantages, principalement réclamés par l'arrondissement de Lille, s'étendent aussi (dans des proportions qui, pour être moindres, ne sont pas à négliger) aux arrondissements d'Hazebrouck et de Dunkerque ; ils sont surtout fort intéressants pour ce dernier port, qui approvisionne de combustible tout le reste du littoral de l'Océan.

Digitized by Google

6° Outre les transports de charbons, qui sont considérables, la nouvelle voie apporterait encore, avec une économie notable, une foule d'autres denrées de la Belgique, telles que fers, bois, grains, fourrages, engrais, et surtout les pierres et chaux de Tournay, employées en si grande quantité dans nos constructions, et dont le lourd transport contribue si coûteusement à la détérioration de nos routes.

7° Le canal projeté est une question vitale pour les villes de Tourcoing et Roubaix; il doit exercer une immense influence sur le développement de leur prospérité; or, cette prospérité se réflète sur tout le pays, elle répand surtout ses bienfaits dans les campagnes, dont les habitants trouvent dans les travaux industriels une précieuse ressource pour les temps d'interruption des occupations agricoles.

8° La ville de Roubaix s'est imposé un sacrifice de fr. 250,000 pour obtenir rien qu'un canal-impasse, dont la réalisation, dans ses limites primitives, serait une cause de ruine pour le concessionnaire et ne procurerait en réalité à la localité qu'une économie insignifiante; le prolongement à l'Escaut, sans rien coûter au pays, l'enrichirait d'avantages considérables, en même temps qu'il favoriserait l'entreprise.

9° La première concession a été faite à des conditions fort onéreuses; elle est perpétuelle; le tarif de péage est exorbitant. Le nouveau travail fournit l'occasion de modifier ces conditions et d'en faire disparaître tout ce qu'elles ont de contraire à l'intérêt du pays.

10° L'exécution du projet ne coûterait pas un sou à l'État : l'entrepreneur en fait seul les frais, il ne peut en être remboursé que par un péage, et ce péage ne peut être fourni que par ceux qui trouveront avantage à utiliser la nouvelle voie.

11° Les houillères françaises profiteraient également de cette communication, puisque leurs produits ont, comme ceux de la Belgique, Condé pour point commun de départ. D'ailleurs, Anzin fait des bénéfices énormes qu'il n'y aurait pas grand inconvénient à réduire au profit de la consommation, si tant est que le canal de Roubaix doive avoir pour elle ce résultat.

Ce charbonnage se soutenait en concurrence directe avec ceux de Mons, lorsque ceux-ci faisaient partie de la France.

12° Une pétition, revêtue d'un nombre considérable de signatures, établit que l'arrondissement de Lille a payé une part de 18 millions dans une dépense de 1,880,000,000, affectée à l'ouverture de canaux dont se sont enrichis plus spécialement les villes de Condé, de Cambrai, de Valenciennes, de Douai.

Qu'ainsi il y a injustice de leur part à contester à l'arrondissement de Lille un canal, qui en définitive, ne doit leur rien coûter.

13° Parler de la perte qu'éprouvera l'État par la réduction des revenus des canaux qui doivent lui faire retour, dans des temps bien reculés, plusieurs même jamais, c'est méconnaître les principes d'une sage économie. Le trésor trouvera une large compensation dans les impôts produits par une plus grande prospérité, et la nouvelle voie aura pour effet de la développer.

14° Que la navigation se fasse en Belgique ou en France, elle ne se fera pas moins par les bateliers français, et, si le canal de Roubaix n'avait pas lieu, on aurait inévitablement la jonction de l'Escaut à la Lys, et de là au canal de Furnes.

Ce projet, qui compte en Belgique de nombreux partisans, aurait pour résultat de retenir sur le territoire étranger, et dans toute sa longueur, la ligne de navigation de Mons à Dunkerque.

15° Le tirant d'eau qui n'est, sur la Scarpe et la Deule, que de 1m,50, réduit en réalité à 1m,20, peut être de 2 mèt. sur le canal de Roubaix.

La commission, consultée par M. le président, a été d'avis d'ouvrir immédiatement la discussion sur chacun des principaux moyens qui ont servi de base aux opinions entre lesquelles se partage l'enquête.

Ces divers moyens deviennent successivement l'objet d'une controverse à laquelle prennent part un grand nombre de membres.

Digitized by Google

Cette discussion étant épuisée, la commission déclare se trouver suffisamment éclairée, et croit que la question est arrivée au point de recevoir une solution.

Entretemps, M. le président donne connaissance d'une négociation qui a eu lieu entre M. le directeur-général des ponts et chaussées, d'une part, et M. le concessionnaire du canal de Roubaix, d'autre part, et d'après laquelle ce dernier avait contracté l'engagement, en cas de concession par ordonnance, du prolongement à l'Escaut :

1° De réduire à 30 c. par tonneau et par distance, le droit de péage fixé à 40 c. dans la concession primitive ;

2° De limiter à 99 ans cette même concession qu'il avait obtenue à perpétuité;

3° Enfin, de prendre à ses risques et périls l'éventualité du procès, dans le cas où M. Honnorez viendrait à en intenter un, à l'occasion de la stipulation du canal de la Sensée.

Un membre rappelle qu'avant d'aborder une décision sur la question principale, il y a peut-être lieu à examiner la question préjudicielle élevée par M. Honnorez, dans son opposition tendante à ce que la commission suspendît ses travaux jusqu'à la décision judiciaire à intervenir.

La commission a été unanime à penser que, sans rien préjuger sur le mérite des prétentions élevées par le concessionnaire de la Sensée, elle n'avait pas non plus à connaître de la valeur de son opposition, et que rien ne devait l'empêcher de se livrer à la solution de la seule question qui lui fut soumise, celle de savoir si le prolongement du canal de Roubaix à l'Escaut présente un caractère d'utilité publique.

M. le président, conformément au vœu qui lui en est exprimé, se dispose à la mettre dès-lors aux voix.

La commission convient que, quel que soit le résultat du scrutin, les diverses opinions qu'il constatera se réserveront le droit de remettre demain, pour être consigné au procès-verbal de la prochaine séance, l'exposé des motifs et les considérants qui leur auront servi de base.

M. le président met aux voix la question posée en ces termes :

Le prolongement du canal de Roubaix à l'Escaut est-il *d'utilité publique ?*

Des 13 membres dont se compose la commission, sept se prononcent pour l'affirmative, sans aucune restriction : six pour la négative : en conséquence, M. le président proclame l'utilité publique du travail projeté.

Les membres de la minorité voudraient qu'en cas de concession, elle ne pût avoir lieu qu'au moyen d'une nouvelle adjudication avec publicité et concurrence, et que, à son occasion, on imposât à la Belgique quelques dispositions relatives au régime des eaux de l'Escaut. La majorité, tout en partageant le désir de voir soigner et favoriser, autant que possible, l'intérêt du pays en général, et celui de la vallée de la Scarpe en particulier, croit ne pouvoir mieux faire que de s'en rapporter à la sagesse du gouvernement; elle pense que les heureuses modifications déjà imposées sur les conditions de la première concession, assurent d'ailleurs de sa sollicitude à obtenir des stipulations qui puissent réaliser le plus grand bien-être possible pour le pays.

A cinq heures, la commission se sépare et convient de se réunir demain à 2 heures après midi.

Lille, le 29 mars 1836.

Comte de Brigode et Delesalle-Desmedt.

Digitized by Google

SÉANCE DU 30 MARS 1836.

A deux heures et demie de l'après-midi, M. le président est au fauteuil, et le secrétaire donne lecture du procès-verbal de la séance d'hier.

Une réclamation s'élève sur le passage de ce procès-verbal où l'on rend compte des explications données par M. l'ingénieur des ponts et chaussées. Le mot *actuel*, appliqué à la hauteur des eaux d'Antoing, doit-il s'entendre de l'élévation naturelle, ou artificielle de ces eaux ?

On décide que MM. Leroy de Béthune et Delesalle-Desmedt, se rendront ensemble auprès de M. Bosquillon, pour lui demander une nouvelle explication qui lève toute incertitude, et que cette explication sera consignée dans le procès-verbal de la séance de ce jour.

Conformément à ce qui a été convenu hier, M. le président invite les membres chargés de formuler les motifs des deux opinions constatées par le secrétaire, à donner communication de leur travail.

Préalablement à la lecture de ces pièces, sur la déclaration formelle qu'elles ne renferment aucun moyen qui n'ait été traité dans la discussion d'hier, il est décidé qu'il ne pourra être fait aucun changement aux exposés de motifs qui vont être faits, qu'ils ne pourront donner lieu à aucune réplique, et qu'ils seront consignés textuellement au procès-verbal.

M. Delesalle-Desmedt, organe de la majorité, donne lecture de ce qui suit :

La majorité de la commission, voulant épuiser tous les éléments propres à consolider sa conviction, n'a pas cru devoir négliger les données de la 1re enquête en 1835; elle s'est livrée ensuite à l'examen d'une statistique comparée entre les documents des deux enquêtes.

Ce rappprochement lui a paru présenter des enseignements pleins d'intérêt et hautement significatifs ; ainsi on y voit :

	Pour.	Contre.	Ajournement.
En 1835, conseils municipaux	6	34	»
En 1836, id.	163	40	10
En 1835, habitants par pétitions,	5,726	1,416	»
En 1836, id.	18,000	27	»

Le conseil municipal de Valenciennes, qui, l'an dernier, avait voté contre le projet, se prononce aujourd'hui en sa faveur. La chambre consultative, dans la même ville, n'a fait qu'une question de temps; elle ne le combat que par un ajournement.

Ainsi, il est vrai de dire que des sept arrondissements du département du Nord, trois sollicitent vivement le prolongement à l'Escaut, et que celui de Douai, c'est-à-dire le moins important de tous, en raison combinée de sa population et de sa contribution, est le seul qui présente une opposition vraiment compacte; encore trouve-t-on en faveur du projet une pétition signée par 57 habitants de la ville de Douai, et pour la plupart industriels.

En présence du rapport de ces faits entre eux, peut-on méconnaître le progrès immense que la question a fait dans l'opinion publique, quel actif intérêt, quelle vive sympathie ce projet a exercé parmi nos populations industrielles, si surtout on rapproche de l'innombrable quantité de signatures qui couvrent les pétitions de Roubaix et de Tourcoing, les sacrifices énormes que la première de ces villes s'est imposés pour achever le bienfait d'un canal destiné à lui apporter le combustible nécessaire à ses nombreuses usines. N'est-on pas forcé de reconnaître que la communication, objet de l'enquête, devient une question vitale pour ces intéressantes contrées?

La majorité de la commission, pénétrée de cette pensée et éclairée par les nombreux enseignements de l'enquête ;

Considérant,

1° En ce qui se rattache à l'utilité du projet présenté :

1° Qu'en principe général et incontesté, la prospérité d'un pays est en raison directe de ses moyens de communication, et que c'est surtout pour le perfectionnement du système de

Digitized by Google

viabilité qu'il faut amener à concilier les intérêts du consommateur avec la protection due à la production nationale ;

2° Que, dans l'espèce, la nouvelle voie ouverte par la jonction de la Deule à l'Escaut présente le triple avantage d'une navigation plus facile, d'un trajet plus court et plus économique ;

3° Qu'en rattachant les ports de Dunkerque et d'Anvers au centre commun d'un entrepôt tel que Lille, il doit contribuer à activer les relations de la France avec la Belgique, et multiplier les échanges entre les deux pays, au profit réciproque du commerce et de l'agriculture ;

4° Qu'en rapprochant les houillères françaises et belges de l'arrondissement de Lille et de tout le nord de notre département et de celui du Pas-de-Calais, il doit servir à développer heureusement la puissance industrielle de ces importantes localités, en même temps qu'il favorisera les opérations maritimes de Dunkerque avec tout le littoral de l'Océan ;

5° Que l'accroissement incessamment progressif de la consommation de charbon, par suite de la substitution de la vapeur à toutes les forces motrices, fait déjà sentir l'insuffisance des communications actuelles, le besoin d'en ouvrir de nouvelles, et assure à l'une et à l'autre un abondant aliment ;

6° Qu'indépendamment de l'économie considérable (1) à résulter de la nouvelle voie, pour les nombreuses usines de toute espèce, qui font la richesse industrielle et agricole des villes de Lille, Roubaix, Tourcoing, et des campagnes qui les environnent, cette voie présente surtout l'inappréciable avantage d'offrir, en tout temps, la possibilité d'une ligne de navigation libre, de remédier aussi aux graves inconvénients de chômages inévitables dans l'état actuel de notre canalisation, de ramener les frets à un taux moyen, raisonnablement soutenu, enfin de rendre à peu près impossibles ces fluctuations considérables qui, sans profit pour le batelier, grèvent si péniblement le consommateur (2) ;

7° Qu'elle a encore pour effet d'exciter, entre les compagnies des canaux rivaux, une heureuse émulation, de faire jouir ainsi la navigation et le commerce, des avantages d'une salutaire concurrence, et de lui offrir une garantie contre certain monopole dont ils n'ont eu que trop souvent à souffrir les nombreux abus ;

Considérant,

2° En ce qui touche aux inconvénients reprochés à la jonction projetée :

1° Que les griefs qui seuls aient quelque apparence de gravité, ceux présentés par les intéressés de la Scarpe, ne sont nullement fondés ;

Que l'amélioration de la rivière est assurée par un traité suffisamment garanti : que les travaux sont, non pas seulement adjugés, mais déjà en voie d'exécution, et qu'à l'heure qu'il est, on sait par M. le préfet que l'entrepreneur est en avance d'une valeur d'environ 300 mille francs ;

---

(1) Cette économie se formule ainsi :

Des calculs produits à l'enquête, portent à 40 centimes à l'hectolitre, l'économie sur le charbon consommé à Roubaix et Tourcoing, sur 500,000 hectolitres, soit. . . . . fr. 200,000

10 centimes pour Lille, sur les frais ordinaires . . . . . 20 cent. sur 1,000,000 hectolitres, pour Lille et ses environs . . . 200,000

10 centimes pour abaissement de la moyenne des frets pendant l'absence du chômage. 200,000

Economie sur les pierres et chaux de Tournay, évaluée approximativement de 35 à 40,000

Sans compter celle résultant du transport des bois, fers, grains, fourrages, engrais et autres denrées importées de la Belgique dans les arrondissements de Lille, Hazebrouck et Dunkerque.

(2) Le fret de Mons à Lille, de 50 centimes à 1 franc à l'hectolitre ; le prix de 60 centimes offre un bénéfice raisonnable au batelier : il deviendrait la moyenne d'un fret régulier, moyenne qui dépasse depuis long-temps 75 centimes, différence 15 centimes sur 15 à 1,800,000 hectolitres consommés dans l'arrondissement de Lille.

Digitized by Google

Que cette dernière circonstance est une nouvelle et puissante garantie de l'exécution de l'entreprise et de l'achèvement des travaux ;

Que d'ailleurs, le concessionnaire n'a dû ni pu compter non plus sur l'abri de la condition prohibitive stipulée en faveur de la Sensée, que sur la délibération du conseil général de 1834, puisque, d'une part et bien antérieurement à sa concession, les droits du sieur Honnorez étaient mis en dénégation, et l'opposition de ce dernier négligée dans l'adjudication analogue du canal de la Sambre, et que, quant à la décision du conseil général, il ne pouvait y voir, en en consultant le véritable esprit, que la reconnaissance implicite de l'utilité du canal de jonction de l'Escaut, différé tout au plus de quelques années ; que du reste, ce n'était qu'un simple vœu, susceptible de se modifier avec les circonstances, et émis par une assemblée dont le pouvoir n'allait pas au delà, et qui, par la nature même de sa composition, pouvait présenter bientôt une opinion toute différente ;

Que vainement les adversaires les plus prononcés du projet, ne pouvant plus résister à l'évidence écrasante de son utilité, se retranchent dans un moyen dilatoire, en disant qu'il y a lieu d'ajourner le prolongement jusqu'après l'entier achèvement des travaux de la Scarpe ;

Que, d'une part, la jouissance exclusive des produits (1) de cette rivière, pendant une, deux et trois années de plus, serait une considération trop puérile aux yeux de l'entrepreneur, un objet véritablement insignifiant, en regard d'une opération de cette importance ;

Que d'ailleurs, si, dans la pensée plus grave de certains opposants, les résultats obtenus de la restauration de la Scarpe pouvaient être de nature à satisfaire à tous les besoins et à annihiler l'utilité du nouveau canal, cette opinion n'est pas mieux fondée, puisqu'en admettant gratuitement que la Scarpe améliorée fasse arriver à Lille les charbons avec autant d'économie que par le canal de Roubaix (ce qui est au moins fort douteux), il n'en subsistera pas moins un préjudice énorme pour Roubaix et Tourcoing, et ces villes, forcées de se servir du canal-impasse, si tant est qu'il soit achevé, verront, dans ce cas encore, leur combustible chargé d'une augmentation d'environ 25 centimes par hectolitre, par rapport au revient de Lille, au lieu de la différence en moins des frais de Roubaix à Lille, que leur donnerait la voie de l'Escaut ; que d'ailleurs, pour la ville de Lille elle-même, restera toujours l'incompensable bienfait d'avoir la facilité d'une double voie, et, par suite, la certitude de tous les avantages attachés à une concurrence réelle, également profitable aux bateliers et aux consommateurs. Qu'au surplus, l'entrepreneur de la Scarpe prouve assez (et son habileté connue compléterait cette preuve) qu'en traitant de la concession, il a parfaitement compris la position où elle le plaçait ; s'il a dû prévoir que le nouveau canal le priverait des charbons en destination pour Roubaix et Tourcoing, il était assuré de la navigation propre de la Scarpe, du monopole de l'approvisionnement des nombreuses localités que cette rivière traverse, et que l'accroissement incessant de la consommation générale, par suite du grand mouvement industriel, l'indemniserait de la portion qui lui échapperait, portion qui, d'après le rapport de M. le préfet, roule du quart au tiers de la circulation totale, en y comprenant même tout ce qui va à Lille ; que M. Bayard de la Vingtrie a, d'ailleurs, entrevu l'espoir d'entrer en partage de la clientelle de cette dernière ville, et qu'en homme expérimenté, il a, dans cette vue, conçu ses travaux de manière à soutenir, autant que possible, la concurrence dont il se sent éminemment menacé ; qu'ainsi, une continuité de navigation, par l'établissement d'écluses à sas et le raccourcissement de parcours au moyen de nouveaux redressements, attestent suffisamment sa sage prévoyance, comme aussi tout ce qu'on doit espérer d'une concurrence, qui, en définitive, assure des avantages auxquels les riverains de la Scarpe ne peuvent manquer eux-mêmes de prendre part ;

Qu'ainsi les alarmes de ces derniers sont chimériques, contraires à leur véritable intérêt,

---

(1) Les travaux de la Scarpe doivent être exécutés dans deux années ; les produits de la rivière s'élèvent, en moyenne, de 60 à 70,000 fr. ; qu'on les porte à 100,000 fr., qu'on évalue à un tiers la réduction opérée par la nouvelle concurrence, soit un peu plus de 60,000 fr. pour deux années, dans une opération qui engagerait un capital de plus de deux millions.

Digitized by Google

et que l'opposition présentée en leur nom, sous forme d'ajournement, n'est en réalité qu'une fin de non-recevoir à laquelle on ne saurait s'arrêter ;

2° Que les autres objections sont à peine sérieuses : que l'intérêt des houillères françaises doit être mis en dehors du débat, ce qui explique l'absence à l'enquête de la compagnie d'Anzin ;

Que d'abord ces exploitations peuvent, en général, entrer en partage de l'usage et de l'économie de la nouvelle voie, puisque leurs produits ont, comme ceux de la Belgique, Condé pour point commun de départ ;

Que vainement on parle du danger pour nos établissements français de devoir faire transiter leurs charbons en Belgique, puisque l'intérêt même de ce pays nous garantit de ses dispositions toujours favorables ; la moindre prétention déraisonnable de sa part pouvant être à l'instant punie de sévères représailles : qu'au surplus, le traité à intervenir entre les deux gouvernements, à l'occasion de la jonction des eaux, pourra garantir par une stipulation formelle, les intérêts des houillères françaises ;

Que, d'un autre côté, les extractions du département du Nord, sont surabondamment favorisées par un droit dont la protection leur est dès long-temps reconnue inutile, et qui n'a été maintenu que dans l'intérêt des établissements du centre de la France, et surtout à cause du danger d'une réduction proportionnelle obligée sur les houilles anglaises ;

3° Que les moyens produits contre le projet et tirés, soit de l'intérêt de la navigation française, soit de celui du fisc, ne sont que spécieux et tombent devant le vrai principe qui régit tout bon système de communication ;

Que le seul but de ce système étant d'approcher du consommateur le marché auquel il s'approvisionne, et de favoriser par là le développement de l'aisance générale, c'est à cette fin que tout doit aboutir, que tout doit être sacrifié : que les canaux, loin d'être une matière imposable, doivent, tout au plus, être grevés d'une taxe qui indemnise l'État des dépenses de leur entretien et ne peuvent être considérés que comme source indirecte de revenus pour le trésor, et par suite de la prospérité qu'ils contribuent à développer ;

Qu'ainsi, la diminution, la perte même du produit des canaux qui doivent faire retour à l'État, à des termes dont l'éloignement ressemble fort à la perpétuité, est une considération qui ne saurait toucher un gouvernement aussi éclairé que le nôtre, en regard des résultats économiques immédiats assurés par la ligne projetée ;

4° Qu'enfin, si l'on peut regretter jusqu'à certain point qu'elle emprunte au territoire étranger un parcours un peu plus long, il faut bien remarquer que l'intérêt de l'industrie de navigation proprement dite, n'est en rien compromis, puisque cette industrie, nomade de sa nature, s'exerce en tous pays : et d'ailleurs, pourrait-on hésiter à adopter un projet combattu aussi en Belgique par des vues d'intérêt de localité, lorsqu'on pense que son rejet entraînerait inévitablement l'exécution d'un autre déjà vivement appuyé auprès du gouvernement belge, et qui, joignant l'Escaut à la Lys et de là au canal de Furnes, retiendrait à l'étranger, et dans toute sa longueur, la ligne de navigation de Mons à Dunkerque, sans aucune compensation pour la France ;

5° Que les réclamations de quelques localités jalouses d'une prospérité qui leur porte ombrage, au lieu de leur inspirer le sentiment plus digne d'une profitable émulation ;

6° Que celles formées par les diverses compagnies des canaux rivaux se résument, les unes et les autres, dans l'expression du sentiment d'intérêt privé, menacé d'une concurrence plus ou moins redoutable et, par cela même, ne peuvent mériter de réfutation sérieuse : que, des aveux mêmes qui percent si naïvement au travers de leurs plaintes, ressort la certitude des avantages qui doivent résulter, au profit de tous, de cette désirable concurrence ;

Par ces nombreux motifs, et considérant enfin que l'adoption du projet, loin d'imposer aucun sacrifice à l'État, fournit même au gouvernement le moyen de modifier, à l'avantage du pays, les stipulations primitives d'une concession trop onéreuse :

La majorité de la commission n'hésite pas à proclamer que,

Digitized by Google

La jonction de la Deule à l'Escaut, par le canal de Roubaix, présente éminemment le caractère : *d'utilité publique*.

Elle s'en réfère à la sagesse et à la sollicitude du gouvernement sur les moyens de faire qu'un travail, si riche en bons résultats, soit exécuté le plus promptement possible et aux conditions les plus favorables pour le pays.

DELESALLE-DESNEDT.

Les membres de la minorité de la commission d'enquête, au nombre de six sur treize, résument leur opposition dans les propositions suivantes :

1° Le prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, présentant plus d'inconvénients que d'avantages, il n'y a pas lieu de le déclarer d'utilité publique ;

2° Si, malgré les inconvénients, le gouvernement autorisait la prolongation demandée, le rétablissement préalable de la ligne française serait indispensable; et cette prolongation devrait être accompagnée de mesures de prudence qui en assurent le bénéfice au public et non à l'intérêt privé; et qui garantissent la France des abus que nos voisins pourraient, à cette occasion, faire des eaux de l'Escaut.

Première proposition.

Les inconvénients résultant du prolongement l'emportent sur les avantages. Et d'abord, quant aux avantages qu'on s'en promet et qu'on exagère beaucoup, on peut les obtenir sans aller jusqu'à l'Escaut. En effet, que le gouvernement, à qui les écluses de Gœulzin et de Rodignies vont faire retour, abaisse les droits trop considérables qu'on y perçoit; que la Scarpe soit entièrement restaurée avec des écluses à sas, au lieu d'écluses simples; que le canal de Lille à Roubaix, avec embranchement sur la Marque, soit fait comme il a été adjugé, et le parcours devient plus court et plus facile ; le fret baisse; Roubaix a l'eau qui lui manque : il jouit, en un mot, de tous les avantages qu'il a réclamés en 1825, qui lui suffisaient alors, pour lesquels il a voté une subvention de fr. 600,000 que le département a augmentée de fr. 250,000, tant il est vrai que le canal arrêté à Roubaix, devait satisfaire tous les besoins raisonnables de cette localité. Pourquoi veut-on davantage aujourd'hui, quand on ne peut l'obtenir qu'au prix de nombreux et graves inconvénients? En effet, autant il est sage de faire des canaux chez soi, autant il l'est peu d'en ouvrir dont la prospérité dépende du bon vouloir de l'étranger ; c'est ce que la Belgique a reconnu, en creusant le canal d'Antoing ; c'est ce que le gouvernement français a proclamé en 1829, en notifiant à celui des Pays-Bas sa résolution formelle de ne pas consentir au prolongement du canal de Roubaix.

Ce prolongement ne peut avoir lieu sans le consentement de la Belgique, et elle ne le donnera qu'à raison des avantages qu'elle en obtiendra et qui seront tous à notre détriment. Ces avantages doivent être si considérables qu'ils lui feront, dit-on, renoncer à l'ouverture d'un canal qui, en unissant l'Escaut à la Lys, serait pour elle une source de prospérité.

Si le prolongement demandé a lieu, les canaux existants seront beaucoup moins fréquentés; les péages suffiront à peine à leur entretien ; leur ruine s'ensuivra, et, vienne la guerre, nous nous trouverons sans moyen de transport, au grand détriment du commerce et des consommateurs.

S'il a lieu, les recherches de nouveaux charbons français s'arrêtent, et nous restons à jamais tributaires de l'étranger, pour des sommes énormes, quand il serait si avantageux pour nous de faire sortir de notre sol tout le combustible nécessaire à notre industrie.

S'il a lieu, le gouvernement perd pour toujours les droits de péages sur les canaux qui doivent lui faire retour, car ces droits seront si modiques, que, comme nous l'avons dit, ils suffiront à peine aux dépenses d'entretien.

S'il a lieu, les travaux qui devaient enfin assainir la vallée de la Scarpe ne sont plus garantis, ainsi qu'on le démontrera tout à l'heure, et cette vaste contrée continue à être victime des inondations qui la désolent; les malheureux habitants restent en butte aux maladies qui les déciment ; c'est là un autre intérêt, qu'un intérêt d'argent. Aussi le

Digitized by Google

conseil général du département du Nord, produit de l'élection du pays, a-t-il, pour satisfaire ce besoin d'humanité, qu'il a mis avant tout, décidé à l'unanimité dans sa session de 1834, *qu'il ne pourrait être question du prolongement du canal de Roubaix, qu'après, non seulement l'adjudication, mais l'entier achèvement des travaux de la Scarpe.* Enfin, si ce n'est pas à la commission d'enquête à décider la question que soulèvent les concessionnaires de la Sensée, de la Deule et de la Scarpe, il lui appartient de proclamer que l'intérêt général veut surtout et avant tout, que la foi publique ne soit pas violée, que le gouvernement respecte les engagements qu'il a pris, et qu'une loi nouvelle ne vienne pas, par une effrayante rétroactivité, détruire des droits qu'une loi antérieure aurait concédés.

Deuxième proposition.

Si, malgré les inconvénients signalés, le gouvernement autorisait le prolongement demandé, il serait indispensable, pour rendre cette opération moins funeste :

Qu'au préalable la ligne de navigation française fût assurée par l'amélioration complète de la Scarpe;

Qu'il fût pris les mesures nécessaires, pour que, d'une part, le prolongement n'eût pas lieu au profit d'une compagnie financière; que, d'autre part, les Belges n'abusassent point des eaux de l'Escaut au préjudice de la France.

C'est en vain qu'on objecterait que, puisqu'il y a adjudication pour les travaux de la Scarpe, le résultat désiré est atteint : car cette objection est vaine.

L'obligation du concessionnaire n'a aucune sanction solide : elle ne repose que sur un cautionnement illusoire, qu'il peut même retirer du moment qu'il a fait des travaux à due concurrence, et comme, aux termes du cahier des charges, les péages de la rivière lui ont appartenu du jour de la loi de concession, et qu'ils s'élèvent de 90 à 100,000 fr. par an, il s'ensuit que le concessionnaire peut se retirer sans perte, et même avec profit.

Aussi, le conseil municipal de Douai, signale-t-il avec anxiété le fait de la demande en retour du cautionnement fourni par le concessionnaire, quand une partie imperceptible des travaux est à peine terminée, qu'il n'a encore été fait aucune levée de terres dans l'ancien lit de la rivière, et que tout se borne à une écluse commencée à Marchiennes, et à quelques redressements opérés dans les coudes de cette rivière.

Quelle erreur d'ailleurs, de mettre sur la même ligne que l'exécution, une adjudication de travaux, quand nous voyons le canal de la Deule à Roubaix, adjugé depuis 10 ans, encore inachevé, au mépris des engagements du concessionnaire, des réclamations des villes de Lille et de Roubaix, et du conseil général lui-même.

Nous disons que, dans cette situation, il est indispensable, pour rendre le prolongement demandé, moins funeste, de garantir avant tout la navigation française, par la restauration complète de la Scarpe.

Tout en faisant un tableau exagéré des avantages de la nouvelle ligne de navigation, et de sa prééminence, on convient qu'il y a nécessité de conserver l'ancienne.

Dès-lors, nous disons :

Commencer par rétablir ce qui était, par perfectionner ce qui déjà a coûté beaucoup, est une règle de prudence ordinaire; mais cette prévoyance devient bien plus nécessaire, quand les chances ne sont pas égales, quand ce qui est, aura contre soi le désavantage de la position : c'est du faible qu'il faut s'occuper, le fort fera toujours assez bien ses affaires.

En agissant autrement, vous laissez la ligne française avec tous ses vices, toutes ses imperfections, et alors le premier résultat, le plus désirable que vous voulez atteindre, vient à vous manquer.

Car vous n'aurez pas de concurrence réelle pour les transports; vous ne faites qu'un déplacement de cette industrie, et le déplacement s'opère au profit de la Belgique et des concessionnaires du canal de Roubaix. Ils se garderont bien de se démettre de leurs profits en

Digitized by Google

faveur du commerce, aussi long-temps que la ligne française, par son mauvais état, ne les menacera pas d'une véritable concurrence : c'est alors que les chambres belges auront raison de publier, comme déjà elles l'ont fait, que, par le seul effet du prolongement du canal de Roubaix jusqu'à l'Escaut, la navigation devient toute belge, de française qu'elle était.

Et vous perdrez de plus la concurrence sur le prix des marchandises elles-mêmes, car, pour rester dans la vérité, il faut dire que les seules marchandises que transportent réellement nos canaux sont les charbons de terre ; le reste est bien peu de chose. Or, quelle concurrence pourront jamais soutenir nos charbons français, plus éloignés qu'ils seront du centre de consommation que les charbons belges, sans compter le surcroit de frais résultant de canaux envasés et mal entretenus.

On remarquera en effet que les houillères françaises, à l'est de Valenciennes, sont presque épuisées ; qu'elles sont les seules qui pourraient user de la nouvelle voie par la Belgique, mais que cette voie est sans utilité pratique pour les établissements de Denain, d'Abscon et de Douchy, qui forment aujourd'hui le point vital de nos extractions charbonnières.

Pour conjurer ce péril, qu'on vienne du moins en aide à nos nationaux par le rétablissement de nos propres communications ; qu'on s'associe à des efforts louables, qui ne peuvent que contourner au grand avantage du public.

Déjà nos établissements de Denain et d'Abscon, pour lutter avec avantage contre les charbons étrangers, se proposent d'abréger de beaucoup le trajet de la Scarpe, à l'aide d'un chemin de fer qui s'embrancherait sur cette rivière à la hauteur de Marchiennes ; mais ces bonnes dispositions s'évanouissent, si, à l'avance, leurs auteurs ne sont pas assurés qu'en arrivant à la Scarpe, ils trouveront une navigation facile par la restauration consommée de cette rivière.

Nous maintenons, et un seul coup-d'œil jeté sur la carte peut le justifier, que cet avantage est bien plus certain pour le nord de la France que le prolongement du canal de Roubaix lui-même.

Mais si on repousse la condition essentielle et préliminaire, sans laquelle cet avantage ne peut exister, c'est qu'alors on est plus dévoué à des intérêts de localité qu'à l'intérêt public ;

C'est qu'on veut donner toute prééminence aux charbons étrangers sur les charbons français, qu'on ratifie l'argument que l'auteur de l'avant-projet de la partie belge du canal de Roubaix, faisait valoir auprès de son gouvernement, à savoir, que la création du prolongement demandé assure aux houilles du pays, à l'exclusion des houilles françaises, la consommation du combustible nécessaire aux diverses usines de Roubaix et des environs.

Tout ce que nous avons dit jusqu'ici serait vrai, même dans l'hypothèse que les deux lignes de navigation fussent à notre entière disposition et sous la seule domination française, mais il n'en est pas ainsi ; la voie par Tournay et le canal de Roubaix sera toujours une voie belge, sous la dépendance de cette puissance, à sa grâce et merci, et c'est cette voie précaire que nous ouvririons d'abord, sans nous être assurés par le résultat lui-même du rétablissement de la ligne française.

S'il y a convenance et utilité à rétablir, à perfectionner avant tout la ligne française, il y a aussi moralité et justice, car il est certain que les adjudicataires des canaux français, tels que la Deule et le canal d'Aire à La Bassée qui sont de véritables prolongements de la Scarpe, sans laquelle ils ne sont rien et ne peuvent rien, ont dû compter qu'avant d'établir une ligne rivale sur le sol étranger, on commencerait par mettre la Scarpe en bon état, non pas sur le papier, mais sur le terrain ; non par des adjudications dont on se joue, mais par des faits.

Rappelons-nous qu'à cette certitude se rattache un intérêt non moins grand de salubrité publique et de production agricole. Nous avons parlé, dans le développement de notre première proposition, de la vallée de la Scarpe ; nous ajouterons ici, que c'est un fait établi peut-être par vingt délibérations du conseil général de notre département, et par la notoriété publique, que la population ainsi que l'agriculture souffrent de l'état déplorable de cette rivière. M. le préfet, dans son travail sur le résultat de la première enquête, a donné à ce

Digitized by Google

tableau de vraies et bien tristes couleurs. Cette mesure de réparation préalable, avant tout essai et innovation, trouve aussi une recommandation puissante dans la décision unanime du conseil général en 1834, décision avant laquelle toute tentative d'adjudication de la Scarpe avait été vaine, après laquelle un adjudicataire n'hésita pas à se présenter, en sorte qu'à son égard, il y aurait une espèce de violation de la foi publique, si, quand, sur l'autorité unanime du conseil général, il a traité dans la conviction que, pendant le délai que lui donne son contrat pour l'exécution, il n'aurait pas de troubles à craindre, on allait tout d'abord oublier la promesse qui a exercé une si grande influence sur sa détermination. Cependant, à cette époque, on ignorait encore s'il y aurait possibilité de trouver un adjudicataire, et même alors il n'était question de rétablir la Scarpe que par un mode imparfait de navigation intermittente.

Aujourd'hui, il est constant qu'on fera mieux, puisque la restauration s'établit par le système d'une navigation continue ; qu'on fera plus tôt, puisqu'on a trouvé un adjudicataire à qui une année de son terme est déjà expirée.

En résumé, si on veut concurrence réelle pour les transports, concurrence pour la marchandise, si on ne veut pas sacrifier les intérêts français aux intérêts étrangers, si on veut garder une juste mesure envers les concessionnaires actuels de nos canaux, sauver la population et l'agriculture d'une vaste contrée, et réparer les torts si longs et si graves qu'on a eus envers elle ; si on veut que les décisions des conseils généraux élus ne tombent pas dans une amère décision, et ne soient pas un leurre décevant pour les capitalistes qui s'engagent, il faut, au préalable, en restaurant la Scarpe, assurer la ligne française de navigation.

Mais cette condition n'est pas la seule à remplir pour diminuer la somme des inconvénients attachés au prolongement du canal de Roubaix.

S'il fallait en courir la chance au profit d'une compagnie financière, sans que le public profitât des avantages qui, aux yeux de certaines personnes, atténuent les dangers que nous redoutons, ce serait alors surtout que cette opération devrait être signalée comme mauvaise pour le pays.

Les mémoires qui ont servi d'avant-projet au canal primitif de la Deule à Roubaix, les discours des ministres dans les deux Chambres, lors de la présentation de la loi, les allocations énormes du département et de la ville de Roubaix, la perpétuité de la concession, le péage de 40 centimes par tonneau et par distance, enfin les termes de la loi de concession elle-même, forment une démonstration si complète qu'il n'a été annoncé au public, et adjugé, en 1823, qu'un canal-impasse de la Deule à Roubaix, qu'à cet égard, le doute nous paraît impossible.

C'est en vain que, dans un mémoire de 1833, les concessionnaires en second de ce canal, à savoir :

La maréchale, duchesse de Montebello,
La duchesse de Vicence,
La baronne Kirgener,
La douairière de La Marche,
Le duc de Montebello, pair de France,
Le duc de Massa, id.,
Le comte de Guéheneux, id.,
Le vicomte de Caux, id.,
Dupleix de Mezy, id.,
Auguste de St-Aignan, membre de la chambre des députés,
Le général Schillemans,
Le comte Beugnot, propriétaire,
Thuret, banquier,

Digitized by Google

De Linneville-Lelièvre,

Cordier, inspecteur des domaines,

ont cherché à ébranler cette démonstration. Pour nous, nous ne voyons dans ces grands noms accumulés qu'un gage de plus de leur fidélité à accomplir leurs engagements, aujourd'hui que leur erreur est reconnue par tout le monde.

La première chose à faire est donc de réclamer des concessionnaires l'exécution d'une adjudication qui date de plus de dix ans, et dont, jusqu'ici, les souhaits ardents du pays n'ont pu amener l'accomplissement.

Et comme la révolution complète que doit éprouver ce canal-impasse, par la circulation immense qu'il obtiendrait au moyen de la jonction à l'Escaut, donne à l'administration, qui est libre d'opérer ou non cette révolution, un levier puissant pour traiter avec cette compagnie, il est certain que le gouvernement doit profiter de cet avantage pour obtenir, en faveur du public, des modifications au traité de 1825, qui n'a été fait que dans une hypothèse toute différente de celle actuelle. Cette influence de l'administration sera d'autant plus puissante, que le concessionnaire s'est mis dans le cas flagrant de la déchéance.

Ce préalable rempli, il importe que la concession nouvelle de Roubaix à l'Escaut soit mise en adjudication publique. Il n'y a que la publicité et la concurrence qui puissent faire connaître le dernier mot des compagnies financières et le *minimum* des sacrifices que doit s'imposer le pays.

Un préalable d'un autre ordre est de ne pas s'avancer en aveugle, avant d'avoir réglé avec la Belgique les conditions de la navigation qui lui serait commune avec la France. Comme la navigation de la Deule à l'Escaut serait une navigation continue, et que la navigation de l'Escaut belge qui conduirait à ce canal, est une navigation intermittente, il est à craindre que, pour la rendre également continue, le gouvernement belge n'établisse cette navigation par une retenue constante et artificielle de l'écluse d'Antoing, qui déjà nous porte un si grand préjudice, au lieu de creuser profondément le lit du fleuve pour lui donner le tirant d'eau convenable, sans exagérer sa superficie.

Des stipulations sont donc à faire à cet égard (*voyez* le développement de cette proposition dans le mémoire imprimé, fourni par les administrateurs de la vallée de la Scarpe).

Telles sont les mesures que, dans toutes les suppositions possibles, l'administration ne peut négliger.

Lille, le 30 mars 1836.

(*Suivent les signatures de six membres*).

Pour copie conforme de l'exposé des motifs présenté par la minorité de la commission :

Signé, Delesalle-Desmedt, *secrétaire*.

La lecture des deux pièces qui précèdent complète et termine les travaux de la commission.

Il est cinq heures, M. le président déclare la session de la commission close.

Lille, le 30 mars 1836.

Signés, De Brigode; A. Mimerel; Bossut fils; Delesalle-Desmedt; A. Beaussier; Gourdin-Coquelle; Dupouy aîné; J.-E. Hanoir; J. Renard; Leroy, de Béthune; Toussaint père; Leroi, de Cambrai; le baron de Boutteville.

Digitized by Google

IV.

A. *Description de la navigation belge sur Dunkerque.*

(Rapport de l'ingénieur Forret.)

La navigation charbonnière des mines de Valenciennes, de Condé et de Mons, dans son trajet par la Belgique vers Dunkerque, se trouve, depuis son point de départ, jusqu'au point d'arrivée, facilitée par le cours des eaux toujours en descente.

L'Escaut, quoiqu'assujetti à deux jours de port par semaine, est, en descente, une navigation facile et économique. Les bateaux, partant à pleine charge des rivages de Mons, au tirant d'eau de 1m,80, voyagent sans difficulté jusqu'à Gand.

De Gand, par un canal de huit lieues et d'un seul bief, d'une profondeur de 2m,38 en hiver et de 2m,08 en été, les bateaux du tirant d'eau de 1m,80, se dirigent sur Bruges avec la plus grande facilité, guidés par la pente des eaux.

De Bruges à Plasschendaele, la navigation sur le canal d'Ostende, dont la profondeur suffit aux plus grands navires de mer, est facilitée par la pente des eaux, qui résulte de la décharge du trop plein à la mer à Ostende.

De Plasschendaele à Nieuport, le canal, à sa grande cote de navigation, présente une largeur de 20 mètres et une profondeur de 2m,20; à sa cote ordinaire, il a 2 mètres de profondeur; les bateaux tirant 1m,80 d'eau, y sont d'un halage facile par la pente des eaux.

Arrivés à Nieuport, les bateaux passent le port à l'aide de la marée, pour entrer dans le canal de Dunkerque.

Le canal de Nieuport à Dunkerque, est entretenu à une profondeur de 1m,75 sous l'étiage navigable, qui correspond à 1m,90 d'eau sur le buse de la nouvelle écluse de Furnes; il est pourvu au maintien constant de cet étiage, au moyen des eaux toujours abondantes des canaux de Plasschendaele et d'Ostende, auxquelles il est livré passage par un syphon placé sous le lit de la rivière l'Yser.

Les bateaux tirant 1m,80, sont obligés d'alléger à Nieuport jusqu'à l'enfoncement de 1m,55, sous lequel ils arrivent sans difficulté au port de Dunkerque.

L'écluse de Zuydcoote, située entre la frontière et Dunkerque, a été construite par concession en 1828 et 1829; le droit y est perçu à raison du tirant d'eau de 1m,55. Cette écluse est de peu d'utilité dans ce moment; elle fait partie du projet de l'ingénieur en chef de la Flandre occidentale, jusqu'ici non complété dans toutes ses parties, et qui consiste à poldrer le *Furnes-Ambacht,* de manière à rendre la navigation indépendante de l'évacuation des eaux pluviales, dans l'intérêt commun de l'agriculture, de la salubrité et de la ligne de navigation sur Dunkerque; l'exécution de ce projet permettra, par le syphon sous l'Yser, de relever les eaux du canal de Nieuport à Dunkerque, au niveau des eaux du canal de Nieuport à Plasschendaele, c'est-à-dire à 2m,20 au moins.

Les ouvrages compris dans ce projet et déjà exécutés, sont les suivants :

1° L'écluse Zuydcoote, en France;

2° La nouvelle écluse de Furnes, à Nieuport;

3° L'écluse de la Fintelle;

4° La suppression de l'écluse de Rattevalle, qui a donné au canal de Plasschendaele, à Nieuport, une navigation d'un seul bief et indépendante de l'évacuation des eaux pluviales du pays;

Digitized by Google

5° L'élargissement à 5m,20 de tous les ponts sur le dernier canal;

6° Le syphon d'alimentation sous l'Yser près de Nieuport, etc., etc.

Les ouvrages qui devaient compléter le projet, avaient fait l'objet d'une enquête, et leur exécution simultanée avait été arrêtée par les conseils provinciaux, qui, à cet effet, avaient voté les fonds (*voir* les discours d'ouverture des conseils provinciaux et les budgets). Mais les événements politiques, ayant mis l'administration dans la nécessité de faire, sur le canal de Bruges à Ostende, des baisses continuelles et irrégulières, à l'effet de recevoir par cette voie les eaux pluviales qui, avant 1830, avaient leur évacuation à la mer par le territoire néêrlandais; le conseil provincial a pensé qu'en l'absence d'un canal d'évacuation qui pût rendre le canal d'Ostende à sa première destination, il devenait sans objet de compléter l'amélioration de la ligne de navigation sur Dunkerque, par les canaux de Plasschendaele à Nieuport et de Nieuport à Dunkerque; les fonds votés ont, en conséquence, été affectés à la construction de routes nouvelles.

Dans la situation actuelle des canaux de Nieuport et de Dunkerque, la ligne belge de navigation a déjà de grands avantages; c'est ce que prouve, à toute évidence, le passage des charbons de Condé et de Valenciennes en transit par la Belgique. Ces avantages déjà suffisants pour nous assurer la préférence, la Belgique peut encore les augmenter en complétant, dans la Flandre occidentale, l'amélioration du canal de Nieuport vers Dunkerque; complément peu coûteux et facile, tandis que la nature condamne la navigation française sur Dunkerque, à rester imparfaite. La Belgique posséderait alors une ligne navigable continue vers Dunkerque, au tirant d'eau de 2m,20, en toute saison. Ainsi, ce que nous avons, l'emporte déjà sur la navigation française; et nous pouvons facilement avoir mieux encore.

Digitized by Google

B. *Description de la navigation des canaux français.*

(Rapport de l'ingénieur Forret.)

(Octobre et novembre 1839.)

La navigation par les canaux français sur Dunkerque, devrait se faire de la manière suivante :

1° En remonte de l'Escaut, jusqu'au canal de la Sensée; par ce canal, jusqu'à la rivière la Scarpe, et en descente de la Scarpe, par Douai, jusqu'au canal de Douai à Lille (la haute Deule) au fort la Scarpe;

2° En descente de l'Escaut, jusqu'à la Scarpe, à Mortagne, et en remonte de la Scarpe, jusqu'à la haute Deule, au fort la Scarpe, près de Douai.

De ce dernier point, jusqu'à Dunkerque, la navigation se fait par la haute Deule, jusqu'au canal de La Bassée; par ce canal, jusqu'à Aire; de ce point, par le canal de Neuffossé, jusqu'à St-Omer; par la rivière l'Aa, jusqu'au canal de Bourbourg, et, par ce canal, jusqu'à Dunkerque.

RIVIÈRE DE L'ESCAUT.

Depuis l'écluse du Bassin-Rond, à $\frac{3}{4}$ de lieue en amont de Bouchain, jusqu'à la Scarpe à Mortagne.

Sur l'étendue de cette partie de rivière, qui est de $10\frac{3}{4}$ lieues, il existe 12 écluses à sas, savoir :

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buses sous les eaux de navigation. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	
1	Bassin-Rond .	»	Vers 1775.	39.00 (Diamètre.)	5.20	1.68	2.45	2.45	Le canal de la Sensée s'embranche dans le bassin de cette écluse, par une écluse de 5m,20 d'ouverture. Le haut Escaut présente sur ce canal une chute de 1m,10, et le canal présente sur le bas Escaut, une chute de 0m,58; le buse est à 1m,47 sous l'étiage du canal.
2	Pont-Malin . .	$\frac{1}{2}$	1836.	44.75	5.20	1.35	2.53	2.40	
3	Neuville . . .	1	Vers 1775.	46.60	5.15	1.50	2.02	1.90	
4	Denain	$\frac{3}{4}$	1785.	47.80	5.20	2.42	2.15	1.68	
5	Hauchain. . .	$\frac{3}{4}$	1785.	48.75	5.20	2.27	2.24	1.70	
6	Trich.	$\frac{3}{4}$	1785.	48.40	5.15	2.20	2.21	1.91	
7	Notre-Dame. . (A Valenciennes.)	1	1785.	44.45	5.20	2.15	1.80	1.67	
8	Follien	$\frac{1}{2}$	1836.	46.00	5.20	1.90	3.65	2.06	
9	La Folie . . .	$\frac{3}{4}$	1836.	45.40	5.20	2.15	2.10	2.45	
10	Fresnes. . . . (En amont de Condé.)	1	1818.	42.10	5.20	1.00	2.13	3.08	
11	Hergnies . . .	$2\frac{1}{4}$	1838.	45.50	5.20	0.78	2.88	2.32	
12	Rodignies . .	1 et à 1/2 de la Scarpe.	1824.	43.30	5.30	1.08*	2.01	2.94	* La chute est de 1m,68, lorsque le barrage d'Antoing est ouvert; lorsque ce barrage est fermé, la chute se réduit à 0m,43 par le gonflement de la rivière.

Les bassins de ces écluses ont la largeur des passages : 5m,20.

Digitized by Google

En amont de Valenciennes.

Par le tableau qui précède, on voit que les buscs aval des écluses de Denain, d'Houchin, et de Valenciennes, ne sont établis que de 1m,68 à 1m,70 sous l'étiage de navigation, ce qui permettrait une navigation au tirant d'eau de 1m,50, si, partout, la rivière avait la profondeur des buscs, mais, dans la traverse de Bouchain, en aval de l'écluse de Neuville, au droit des mines de Douchy, en aval de l'écluse de Denain, et en aval de celles de Trich et de Valenciennes, il n'a été reconnu que 1m,60, 1m,40, 1m,40, 1m,60 et 1m,65 de profondeur; il s'ensuit que la navigation ne peut y avoir lieu facilement qu'avec un tirant d'eau de 1m,20 à 1m,26; aussi le droit de navigation n'y est-il perçu que pour un tirant d'eau de 1m,20 (44 pouces).

Parfois, des bateaux d'un plus grand enfoncement, y naviguent; mais alors c'est au moyen d'un gonflement extraordinaire, qu'on opère de bief à bief. C'est ainsi qu'on a vu, le 5 novembre 1839, un bateau de l'enfoncement de 1m,40, qui se trouvait à terre en aval de l'écluse de Denain, monter, avec beaucoup de peine, dans le bassin de cette écluse, au moyen du versement, par les vannes, des eaux d'amont dans le bief aval.

De Bouchain à Valenciennes, le halage se fait par chevaux.

De Valenciennes à Condé.

Dans cette partie, les buses des écluses sont établis à une profondeur, au moins de 2m,06, sous l'étiage ordinaire des eaux, mais la rivière n'a point partout cette profondeur; en beaucoup d'endroits, elle a de 1m,80 à 1m,90; en aval de l'écluse de Valenciennes, et en aval de celles de Follien et de la Folie, elle n'a que 1m,65, 1m,50, et 1m,65 de profondeur.

Cette profondeur permet la navigation à un tirant d'eau de 1m,40 au plus, et c'est à raison de cet enfoncement que les bateaux paient le droit de navigation.

C'est pour donner à la navigation le degré d'amélioration qu'elle a aujourd'hui, que, depuis trois ans, on a fait, entre l'écluse de Follien et celle de Fresnes, de grands travaux, en redressement de la rivière et en construction d'écluses et de chemins de halage; le redressement de la partie entre l'écluse de Fresnes et Condé est également adjugé et sera exécuté la campagne prochaine.

Le halage se fait, jusqu'à présent, par hommes.

De Condé à la Scarpe.

La profondeur sur le busc amont de l'écluse de Rodignies, est de 2m,01. La rivière présente partout cette profondeur, à l'exception de la partie aval de la dite écluse, où il n'y a ordinairement, que 1m,70 de profondeur, lorsque, pour la navigation de l'Escaut belge, le barrage d'Antoing est ouvert; ce qui a lieu, chaque semaine, du mercredi au samedi soir.

Pendant la fermeture du barrage d'Antoing, du dimanche au mercredi, le bief entre ce barrage et l'écluse de Rodignies se gonfle, et alors la navigation peut avoir lieu jusqu'à Condé, à un tirant d'eau de 1m,70.

C'est à raison de ce tirant d'eau, que les bateaux paient le droit de navigation sur cette partie de la rivière.

De Condé à la Scarpe, il n'y a point de chemin de halage; le halage s'y fait par hommes.

Par ce qui précède, on remarquera, que, malgré les ouvrages d'amélioration, exécutés sur l'Escaut, depuis peu d'années, et qui peuvent avoir entraîné à une dépense de plus de deux millions de francs, la navigation sur cette rivière, est imparfaite et pénible; ces difficultés sont encore augmentées, surtout à la remonte, par le grand nombre de bateaux qui encombrent constamment la rivière, sur presque toute son étendue, en attendant leur tour de chargement, et par les traverses des fortifications des places de Bouchain, de Valenciennes et de Condé, où il n'y a point de halage possible.

On fait observer que les eaux de l'Escaut se réduisent assez ordinairement en été, ce qui a pour conséquence d'abaisser les étiages au-dessous des cotes indiquées ci-dessus.

Digitized by Google

CANAL DE LA SENSÉE.

Ce canal a été construit en 1818 et 1819.

Il prend naissance dans le Bassin-Rond sur l'Escaut, à $\frac{1}{4}$ de lieue en amont de Bouchain, et se termine dans la Scarpe à une lieue en amont de Douai. C'est un canal à point de partage; son étendue est d'environ 5 lieues; ses écluses sont les suivantes, savoir :

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des bucs, sous la cote de navigation. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	
1	Bassin-Rond . . . (Sur l'Escaut, écluse déjà citée; *voir* pag. 62.)	»	»	»	»	»	»	»	Dans ce bassin, s'embranche par une écluse, le canal de la Sensée. Comme il a été dit au tableau des écluses de l'Escaut, le radier de l'écluse de la Sensée, se trouve à 1m,47 sous la cote de navigation. Le haut Escaut a 1m,10 de chute sur le canal et le canal 0m,58 de chute sur le bas Escaut.
2	Fressies	2	1818.	42.00	5.20	En remonte, 1.67	2.30	1.68	Le bief entre ces deux écluses, est un bief de partage.
3	D'Estrée	2	Id.	41.75	5.20	En descente, 3.20	2.04	1.70	
4	Gœuzin	$\frac{1}{4}$	Id.	41.75	5.20	En descente, 2.81	1.81	1.80	
5	Près de l'embranchement de la Scarpe se trouve une écluse de garde, sans sas, uniquement destinée à conserver les eaux dans le canal, lorsque les eaux de la Scarpe tombent en-dessous de la cote de navigation du canal, ce qui arrive assez fréquemment; dans ces moments, la navigation est entravée à cette écluse. Le radier est à 2m,10 sous la cote de navigation.								

Par la situation des bucs des écluses à 1m,47, 1m,70 et 1m,80, sous la cote ordinaire des eaux, la navigation est possible avec un tirant d'eau de 1m,40; mais, comme le lit du canal n'a pas partout la profondeur et la largeur convenables, au point de n'offrir, en aval de l'écluse de Fressies, que 1m,50 de profondeur, et plus loin jusqu'à l'Escaut, généralement que 1m,55 à 1m,65, et que les eaux du canal sont soutenues au-dessus du pays, par des digues, qui, en beaucoup d'endroits, ne sont en relief que de 0m,30 à 0m,40 au-dessus des eaux du canal, cet étiage ne permet point de gonflement, et c'est avec beaucoup de peine, qu'on peut y naviguer avec un tirant d'eau de 1m,35 à 1m,40. En été, les eaux de ce canal tarissent, et ce tirant d'eau est encore diminué.

La concession ne percevait autrefois le droit de navigation sur les bateaux, que pour un tirant d'eau fixe de 1m,20; depuis peu, elle perçoit sur l'excédant de ce tirant d'eau.

Depuis l'exécution des travaux d'amélioration de la navigation sur la Scarpe, le canal de la Sensée n'est guère fréquenté, et cela par trois causes :

1° La difficulté de la remonte de l'Escaut;

2° La hauteur du tarif du canal;

3° Les vicissitudes de la navigation de la Scarpe, en descente depuis la Sensée jusqu'à la Deule.

La ligne de l'Escaut en descente et de la Scarpe en remonte, est préférée, en ce moment, par tout bateau qui se rend de l'Escaut à Douai ou à Lille.

Le halage se fait par chevaux sur le canal de la Sensée.

Digitized by Google

LA SCARPE.

Partie amont, depuis le canal de la Sensée jusqu'à la haute Deule, au fort de Scarpe en aval de Douai.

Sur cette partie de la rivière, qui a environ 1 $\frac{1}{4}$ lieue de longueur, se trouvent les écluses à sas suivantes, savoir :

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buses sous l'étiage de navigation. Amont.	Profondeurs des buses sous l'étiage de navigation. Aval.	OBSERVATIONS.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	
1	Courchelette.	$\frac{1}{4}$ de la Sensée.	1825.	42.00	5.20	3.42	2.70	1.90	
2	Lambres . . .	$\frac{1}{4}$	Id.	41.50	5.20	1.85	2.25	1.84	La cote de 2m,25 sur le busc amont, est la cote moyenne, mais on la tient parfois 0m,20 plus élevée, par gonflement extraordinaire, pour permettre l'arrivée jusqu'à cette écluse, des bateaux venant de la Sensée, et tirant 1m,35 à 1m,40 au plus.
3	Des-Augustins. (Dans Douai.)	$\frac{1}{2}$	Id.	42.00	5.20	2.80	2.35	1.72	En aval de cette écluse, il existe encore, dans la ville de Douai, une écluse de retenue sans sas, qui ne sert que pour retenir les eaux dans la ville, en cas de baisse en aval de Douai, ou lorsqu'on tient les eaux du bief de la ville à une hauteur extraordinaire.

Du canal de la Sensée, jusqu'à l'écluse de Courchelette, les bateaux du tirant de 1m,40, peuvent naviguer à la cote ordinaire des eaux.

De cette écluse, jusqu'à celle de Lambres, la rivière, à sa cote ordinaire, ne présente que 1m,30 de profondeur, et ce n'est qu'en opérant dans ce bief un gonflement extraordinaire, pour lequel souvent l'eau manque en amont, qu'on fait naviguer les bateaux au tirant de 1m,40. Le 8 novembre, un bateau tirant 1m,25 d'eau, était à fond, en aval de l'écluse de Courchelette, et ce n'était qu'en faisant dépense d'eau par les vannes de cette écluse, qu'on parvenait à le mettre à flot.

De l'écluse de Lambres à celle des Augustins, dans Douai, la rivière a de 1m,65 à 1m,80 de profondeur sous l'étiage ordinaire; les bateaux tirant 1m,40, au *maximum*, peuvent naviguer dans ce bief. Cette partie de la Scarpe, entre la Sensée et Douai, est assimilée, quant aux droits de navigation, à toute la Scarpe, jusqu'à Arras; on y paie les droits à raison d'un tirant d'eau de 1m,10, et cet enfoncement est réellement ce que l'état de la rivière permet, à moins de recourir, pour les bateaux d'un plus fort tirant, aux manœuvres extraordinaires et forcées qu'on vient de signaler.

Le réglement de la navigation, défend de traverser le bief de la ville, avec un plus fort enfoncement que 1m,20, et on ne permet le chargement en ville, qu'à cet enfoncement.

La navigation dans la traverse de la ville, qui a une étendue de 1,500 mètres, est des plus difficiles; il y a constamment un fort courant, et nulle part des moyens de halage. Les maisons bordent l'eau, sur toute cette longueur. La traverse des fortifications, qui, aussi, a une grande étendue, n'est pas moins difficile.

Digitized by Google

Depuis Douai jusqu'à la Deule, au fort la Scarpe, on vient de redresser la rivière, et de lui donner une profondeur de 2m,10. Dans cette partie, qui a une demi-lieue d'étendue, les bateaux de 1m,50 d'enfoncement, naviguent avec facilité; ils y paient les droits de navigation pour cet enfoncement.

Le halage sur la Scarpe, depuis la Sensée jusqu'à la Deule, se fait par chevaux, excepté dans la traverse de la ville et des fortifications de Douai.

Depuis la Deule jusqu'à l'Escaut, à Mortagne.

Sur cette partie de la rivière, qui a 8 lieues de longueur, se trouvent cinq écluses à sas, savoir :

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buscs sous l'étiage de navigation. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
1	Du fort la Scarpe.	»	1829	47.00	5.20	1.60	2.80	2.20	
2	Lollaing.	1 1/2	1835-1836	43.40	5.20	2.40	2.60	1.87	
3	Marchiennes . .	2	Id.	43.40	5.20	1.20	3.00	1.80	
4	Warling	3/4	1836-1837	43.40	5.20	0.90	2.70	1.80	
5	St-Amand, à 1 1/2 lieue de l'Escaut.	2	1835	43.00	5.20	1.10	3.03	1.90	La chute de 1m,10 et la profondeur de 1m,90 sur le busc aval, supposent le barrage d'Antoing sur l'Escaut, ouvert. Pendant les jours de fermeture du barrage d'Antoing, la Scarpe en aval de l'écluse de St-Amand, a un gonflement de 0m,80 : alors la chute n'est que de 0m,30 et il y a 2m,70 d'eau sur le busc aval.

Les buscs aval des écluses se trouvent, de 1m,80 à 1m,90, sous l'étiage ordinaire de navigation, et la rivière, entre le fort la Scarpe et St-Amand, a généralement cette profondeur, sauf quelques endroits, en aval des écluses du fort la Scarpe et de Lollaing, dans la traverse de Marchiennes et en aval de l'écluse de Warling, où elle n'a que de 1m,70 à 1m,75 de profondeur. Cette profondeur permet une navigation journalière dans les 4 biefs, entre le fort la Scarpe et St-Amand, avec un tirant d'eau de 1m,50.

Il n'en est pas de même dans le bief inférieur, entre St-Amand et l'Escaut : ce bief, qui est en libre communication avec l'Escaut, est soumis aux mêmes variations d'eau que cette dernière rivière.

Les mercredi, jeudi, vendredi et samedi de chaque semaine (jours de navigation à Antoing), par le libre cours donné à l'Escaut, le bief aval de la Scarpe tombe de 0m,80 à l'écluse de St-Amand et de 1m,05 à l'embouchure de l'Escaut, ce qui réduit momentanément la profondeur d'eau à 1m,15 immédiatement en aval de l'écluse de St-Amand, et à 1m,70 à l'embouchure de la Scarpe dans l'Escaut; les bateaux stationnent alors près de Mortagne, jusqu'à ce que les eaux soient remontées par la fermeture du barrage d'Antoing.

Le halage se fait par hommes sur la Scarpe.

Les bateaux y paient le droit de navigation à raison d'un tirant d'eau de 1m,50.

Digitized by Google

HAUTE DEULE (ou canal de Douai a Lille).

Partie entre la Scarpe, près de Douai, et le canal de La Bassée au bac de Bauvin.

(Longueur, 5 lieues.)

Cette partie du canal est d'un seul bief; il n'existe d'écluse que celle à l'embranchement de la Scarpe, dite *ancienne écluse du canal;* elle est presque toujours ouverte, ce qui met la Deule en libre communication avec la Scarpe; cette écluse sert parfois contre les crues de cette dernière rivière, ou pour retenir la Deule, lors de baisses dans la Scarpe. Les buscs sont à 2 mèt. sous l'étiage ordinaire de la navigation.

A Pont-à-Wendin, à 3 ½ lieues de la Scarpe, il existe une ancienne écluse de retenue, hors de service, et sur le busc de laquelle il n'y a que 1m,70 d'eau à la cote ordinaire.

Le canal a partout 1m,70 à 1m,90 de profondeur, sauf en un endroit près du bac de Courrière, où il n'a que 1m,65.

Cette profondeur permet la navigation avec un tirant d'eau de 1m,50; c'est à raison de cet enfoncement, que les bateaux paient à la concession le droit de navigation.

Le halage se fait par chevaux.

CANAL DE LA BASSÉE.

Ce canal qui a été ouvert le 1er mars 1825, prend naissance dans la haute Deule, au bac de Bauvin, à 5 lieues de Douai et à 4 lieues de Lille. Il est en libre communication avec la Deule. Il se termine à Aire, dans la Lys et le canal de Neuffossé; il a une étendue de 8 ½ lieues.

Ce canal a deux écluses à sas, savoir :

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buscs en-dessous de l'étiage ordinaire. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
				Mèt.	Mèt.	Mèt. En descente.	Mèt.	Mèt.	
1	Guinchy .	A 2 1/2 lieues de la Deule.	1824 et 1825.	42.20	5.20	1.78	1.65	1.87	
2	D'Aire . .	6	Id.	41.50	5.20	0.30	1.70	2.07	La chute de 0m,30 est en descente du canal de La Bassée, sur celui de Neuffossé.

C'est au travers du bassin de l'écluse d'Aire que se déchargent, par une écluse carrée de deux ouvertures, l'une de 5m,60, l'autre de 6 mèt., les eaux de la Lys supérieure, dans le bief inférieur de la même rivière; pendant cette manœuvre d'évacuation, il y a entrave dans la navigation, et cette entrave est très fréquente en hiver et dure parfois 4 à 5 jours, avant que la situation des eaux de la Lys supérieure permette la fermeture des écluses de décharge pour faire éclusée aux bateaux; cette manœuvre est, au surplus, longue et pénible.

Outre les écluses à sas qui ont été indiquées, il existe sur le canal de La Bassée trois écluses carrées, sans sas, pour la décharge ou le passage au travers du canal de divers affluents du haut pays vers la Lys :

La 1re, dite *de la Goree*, située sur la rivière la Loine, entre l'écluse de Guinchy et celle de Béthune;

La 2e, au droit de Béthune, sur la rivière la Lauwe;

Digitized by Google

Et la 3e, à Robecq, sur la rivière la Clarence.

Le passage de ces rivières, au travers du canal, occasionne les mêmes obstacles que ceux que la navigation rencontre à l'écluse d'Aire, car, pour donner le libre cours à ces rivières, qui sont en dessous de l'étiage du canal, on doit fermer les portes busquées qui se trouvent de part et d'autre des écluses, et alors la navigation se trouve arrêtée sur ces points; ces entraves, pendant l'hiver et en général pendant le temps d'abondance d'eau, durent parfois 4, 5 et 6 jours.

Par la situation des buscs amont des écluses, à 1m,65 et 1m,70 sous l'étiage ordinaire, la navigation serait possible à un tirant d'eau de 1m,50, si le plafond du canal était partout à cette profondeur et avait une largeur suffisante; mais, en beaucoup d'endroits, le plafond n'a que 3 à 4 mèt. de largeur; sur d'autres points, la profondeur se trouve réduite à 1m,60. Il s'ensuit que la navigation, avec un tirant d'eau de 1m,50, y est, sinon impossible, du moins très difficile et pénible. On a vu, le 9 novembre dernier, un bateau, tirant 1m,45, toucher à fond en plusieurs endroits.

C'est particulièrement avant d'arriver à La Bassée, et entre cette ville et l'écluse de Guinchy, que la rivière, par le glissement de ses hautes rives vers le plafond, présente le moins de largeur et de profondeur.

En été, le tarissement des eaux de ce canal influe encore désavantageusement sur le tirant d'eau décrit ci-dessus.

Le droit de navigation s'y paie à la concession, à raison d'un tirant d'eau fixe de 1m,50.

Le halage s'y fait par chevaux.

CANAL DE NEUFFOSSÉ,

D'Aire à St-Omer.

Ce canal a été ouvert vers 1770; il commence à la Lys et au canal de La Bassée à Aire, et se termine à l'écluse de St-Bertin, près de St-Omer, où commence la rivière l'Aa; il a une longueur de 4 lieues.

Sur ce canal sont situées les écluses à sas suivantes, savoir :

1° L'écluse des Fontenettes, dite aussi improprement *des Sept Écluses* (car il n'y en a que cinq), située à 3 lieues d'Aire et à une lieue de St-Omer; cette écluse présente une chute totale en descente, vers St-Omer, de 12m,57, rachetée par 5 bassins éclusés, de 39m,65 à 40m,75 de longueur, qui ont successivement, l'un sur l'autre, une chute de 2m,25, 2m,50, 2m,50 et 2m,82. L'ouverture entre les bajoyers est de 5m,20, le tirant d'eau sur le busc amont est de 2m,25, et, sur le busc aval, de 1m,95.

Les manœuvres pour faire monter ou descendre un bateau, d'un bief à l'autre du canal, durent, au *minimum*, 1 ½ heure.

2° L'écluse de St-Bertin, à ½ de lieue en amont de St-Omer. Le bassin a une longueur de 41 mèt.; l'ouverture entre les bajoyers est de 5m,20.

La chute qui est aussi en descente vers St-Omer, est de 2m,95 les jours de navigation, lorsqu'il y a gonflement en aval, par le placement de poutrelles au pont dit le *Haut-Pont;* les autres jours, il y a 3m,40 de chute. Le busc amont est à 2 mèt. sous l'étiage d'eau; le busc aval, aux jours de navigation, par la retenue opérée au Haut-Pont, est à 1m,50 sous l'étiage; les autres jours il n'est ordinairement qu'à 1m,05 sous la cote d'eau de la rivière l'Aa. Par l'écluse en construction au faubourg du Haut-Pont, à St-Omer, dont il sera parlé ci-après à l'article de la rivière l'Aa, on obtiendra, d'après les données des ingénieurs français, un gonflement d'eau en amont de cette nouvelle écluse, tel qu'il pourra être maintenu constamment 1m,85 d'eau sur le busc aval de l'écluse de St-Bertin, qu'on vient de décrire.

Entre l'écluse des Fontenettes et celle de St-Bertin, se trouve une écluse carrée, sans sas, qui sert à faire passer, à travers le canal, les eaux du pays qui sont à un niveau inférieur. Ce résultat s'obtient par la fermeture de deux paires de portes, dont cette écluse est pourvue,

Digitized by Google

et qui sont busquées dans l'un et l'autre sens du canal. Ce système d'écoulement des eaux du pays, cause à la navigation des entraves analogues à celles qui résultent de semblables moyens d'évacuation au canal de La Bassée. (*Voir ci-dessus.*)

Le canal présente généralement, sous l'étiage ordinaire, une profondeur de 1m,50 à 1m,65; la navigation n'y est donc possible, qu'avec un tirant d'eau de 1m,40 au plus, et comme, en été, les eaux y tarissent, il arrive, dans cette saison, que la navigation n'y est possible qu'à un enfoncement moindre.

Le droit de navigation se perçoit, sur ce canal, à raison de 1m,20 de tirant d'eau.

Le halage se fait par chevaux.

RIVIÈRE L'AA,

Depuis l'écluse de St-Bertin à St-Omer, jusqu'au canal de Bourbourg, à l'écluse du Guindal.

(Cette partie a 5 ¼ lieues de longueur, et est d'un seul bief.)

Jusqu'à ce jour, la navigation sur cette rivière a été des plus pénibles et des plus difficiles. On perçoit en outre le droit de navigation pour un tirant d'eau de 1m,50, tandis que la rivière ne présente, à son étiage ordinaire, qu'une profondeur, vers l'amont, de 1m,20, et, vers l'aval, de 1m,60, et cette profondeur diminue encore en été, par le tarissement des eaux.

C'est donc tout au plus, si les bateaux peuvent descendre la rivière à St-Omer, avec un tirant d'eau de 1m,10, et, pour faire arriver ceux qui viennent du canal de Neuffossé, on doit employer des moyens forcés, tels que le placement de poutrelles au Haut-Pont, ce qui donne un gonflement sur le busc aval de l'écluse de St-Bertin, où il n'y a, en temps ordinaire, que 1m,05 d'eau, ainsi qu'il a été expliqué ci-dessus, à la description de cette écluse.

Les travaux qui s'exécutent en ce moment, pour l'amélioration de la navigation sur la rivière l'Aa, consistent dans la construction d'une écluse à sas, au faubourg du Haut-Pont, à St-Omer, et dans l'approfondissement de la rivière, sur toute son étendue, depuis cette écluse jusqu'au canal de Bourbourg; ils doivent, d'après les renseignements obtenus des ingénieurs français, procurer une profondeur de 1m,65 à 1m,70, au *minimum;* ce qui permettra la navigation à un tirant d'eau de 1m,50.

Le bassin de l'écluse en construction a 42 mèt. de longueur; l'ouverture entre les bajoyers est de 5m,20. La chute de l'écluse sera de 0m,80.

Les deux buscs sont de niveau, celui amont sera à 3m,20, et celui aval à 2m,40, sous les cotes ordinaires de navigation.

Par le gonflement en amont de cette écluse, le busc aval de l'écluse de St-Bertin, sur lequel il n'y a actuellement, d'ordinaire, que 1m,05 d'eau, sera à 1m,35, sous la cote ordinaire de navigation.

Le halage se fait par chevaux.

CANAL DE BOURBOURG,

Depuis la rivière l'Aa, à l'écluse de Guindal, jusqu'à l'arrière-chenal du port de Dunkerque à l'écluse du Jeu-de-Mail.

(Longueur 4 ½ lieues.)

Sur ce canal existent les trois écluses à sas suivantes :

Digitized by Google

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leur bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buscs sous l'étiage ordinaire de navigation. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
				m.					
1	Du Guindal, située sur le canal, à son embranchement avec l'Aa.	»	1818	54.00	5.20	En descente vers Dunkerque. 0.20	1.60	1.40	La profondeur de 1m,60 sur le busc amont, suppose l'abaissement de la rivière l'Aa, par l'ouverture des écluses au port de Gravelines; pendant la fermeture de ces écluses, il y a ordinairement 1m,85 sur le busc; alors la chute, au lieu de 0m,20, devient 0m,45.
2	De Bourbourg.	$\frac{3}{4}$	Id.	63.00	5.20	En descente. 0.80	1.90	1.65	Immédiatemt en amont de cette écluse, il existe un pont-levis, sur le radier duquel il n'y a que 1m,65 d'eau sous la cote ordinaire de navigation.
3	Jeu-de-Mail, près de Dunkerque.	$3\frac{5}{4}$	Ancienne.	63.00	5.16	En descente sur le bief de Dunkerque, ou arrière-chenal. 0.85	2.80	2.00	

Le 25 octobre 1839, on n'a trouvé sur le busc aval de l'écluse de Guindal, qu'une profondeur de 1m,20, et le bief, entre cette écluse et Bourbourg, ne présentait, sous cette cote d'eau, qu'une profondeur, vers le Guindal, de 1m,20, et vers Bourbourg, de 1m,30; mais, d'après le dire de l'éclusier de Guindal, cette cote était, au dit jour, réduite de 0m,20 sous la cote ordinaire de navigation, à cause du déversement d'eau qu'on faisait dans le bief en aval de l'écluse de Bourbourg, pour aider les bateaux à monter jusqu'à cette écluse.

En admettant ce gonflement qui porterait le bief de Bourbourg au Guindal à la profondeur de 1m,40, la navigation n'y serait possible qu'avec un tirant d'eau de 1m,30 au plus. C'est à cette cote, élevée de 0m,20, qu'on a rapporté dans le tableau ci-dessus, la situation du busc aval de l'écluse du Guindal et la chute de cette écluse.

En aval de l'écluse de Bourbourg, sur une étendue de $\frac{1}{2}$ de lieue, le canal ne présente, en ce moment, que de 1m,40 à 1m,55 de profondeur; mais, par les ouvrages adjugés et en exécution, son plafond doit être porté à la profondeur du busc aval de la dite écluse, ou à 1m,65 sous l'étiage ordinaire de navigation; plus loin, jusqu'à Dunkerque, le canal présente partout de 1m,80 à 2 mèt. de profondeur; ainsi, après l'achèvement des travaux, le canal, entre Bourbourg et Dunkerque, qui, jusqu'à présent, n'a été navigable qu'à un tirant d'eau de 1m,20, deviendra navigable au tirant d'eau de 1m,40 à 1m,50 au plus.

Le droit de navigation se paie, sur tout le canal, pour un enfoncement de 1m,20.

Le halage se fait par chevaux.

Le bief de Dunkerque, ou l'arrière-chenal du port, qui est commun à la ligne de navigation française et belge, pour arriver jusque dans cette ville, à son plein, est navigable à un tirant d'eau de 1m,80; mais il est assujetti à une variation d'eau résultant de ce qu'on doit évacuer, par celui-ci à la mer, le trop plein du canal de Bergues, etc.

Digitized by Google

RIVIÈRES NAVIGABLES,

qui, de la Lys, à Warneton (Belgique), permettent de communiquer avec Lille, et la ligne de navigation française de l'Escaut à Dunkerque.

HAUTE DEULE.

Partie depuis l'embranchement du canal de La Bassée, au bac de Bauvin, jusqu'à l'écluse dite du faubourg de La Barre, près de Lille.

(Longueur 4 lieues.)

Sur cette partie de la Deule existent 4 écluses à sas, savoir :

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buses sous l'étiage ordinaire de navigation. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	
1	De Dons . . .	A une lieue du canal de La Bassée.	Ancienne, mais le bassin a été prolongé en 1825.	42.00	5.25	2.60	2.85	1.75	
2	De Wavrin . .	1	Idem.	41.50	5.20	»	1.90	1.90	Depuis 3 ans, on a ôté les portes de ces deux écluses, pour les mettre hors de service, la retenue d'eau qui s'y faisait causant des inondations en amont.
3	De Loos . . .	$\frac{1}{4}$	Idem.	41.50	5.20	»	2.04	2.04	
4	Du faubourg de La Barre à Lille.	$\frac{3}{4}$	Ancienne, mais le bassin a été prolongé en 1818.	40.50	5.20	1.74	2.34	1.77	En aval de cette écluse est le bief qui passe par la ville de Lille.

Cette rivière a généralement une profondeur de 1m,70 à 1m,85, à l'exception de quelques endroits, entre Haubourdin et le bac de Wavrin, où elle n'a que 1m,65; elle est ainsi navigable aux bateaux du tirant de 1m,50 d'eau; on y paie le droit de navigation, à raison de cet enfoncement.

En été, parfois, le tarissement des eaux influe défavorablement sur le tirant d'eau de la rivière. Le halage s'y fait par chevaux.

BASSE DEULE,

Y compris le bief de la ville de Lille, depuis l'écluse du faubourg de La Barre, à Lille, jusqu'à la rivière la Lys, à Deulemont.

(Longueur 4 $\frac{1}{2}$ lieues.)

Sur cette partie de la rivière, sont situées 4 écluses à sas, savoir :

Digitized by Google

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buses sous l'étiage ordinaire de navigation. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
				Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	
1	De St-André située à la sortie de Lille dans les fortifications de la place.	A 1/2 lieue de celle du faubourg de La Barre.	Ancienne.	43.00	5.20	1.90	2.64	2.20	
2	Wambrechies.	1 1/2	1826.	41.50	5.20	0.85	2.90	2.05	
3	Du Quesnoy .	1	Idem.	41.50	5.20	1,05	3.05	2.00	
4	Deulemont . .	1 A 1/4 de lieue de la Lys.	Idem.	41.00	5.20	1.04	3.56	2.52	Le bief aval de cette écluse est en libre communication avec la rivière la Lys.

Dans le bief de la ville de Lille, les radiers des portes voûtées, à l'entrée et à la sortie de la ville, ne sont qu'à 1m,75 de profondeur sous l'étiage de navigation; la rivière y a partout cette profondeur. Il se trouve un endroit où la rivière n'a que 4m,90 de largeur, entre les quais.

En aval de l'écluse de St-André, et plus loin, vers Wambrechies, il se trouve des endroits où la rivière n'a que de 1m,50 à 1m,60 de profondeur; la navigation au tirant d'eau de 1m,50 ne peut se faire dans ce bief qu'au moyen d'un gonflement forcé de l'étiage.

Sur le restant de l'étendue de la rivière jusqu'à la Lys, quoiqu'il y ait des endroits en aval du Quesnoy, qui n'ont que de 1m,65 à 1m,70 de profondeur, la navigation se fait assez facilement avec un enfoncement de 1m,50; c'est à raison de cet enfoncement que la concession perçoit le droit de navigation.

Le halage se fait par hommes.

Le bief, en aval de l'écluse de Deulemont, est en libre communication avec la rivière la Lys.

RIVIÈRE LA LYS,

Depuis Aire, où elle commence à devenir navigable, jusqu'à la basse Deule, près de Deulemont.

(Longueur 10 1/2 lieues.)

PARTIE D'AIRE A MERVILLE.

A Aire, la Lys est mise en communication avec le canal de Neuffossé, par une écluse de retenue, sans sas, pourvue de deux paires de portes busquées en sens inverse, les unes pour retenir le canal de Neuffossé, sur la Lys, les jours qu'il n'y a point, à Aire, de navigation sur cette rivière, et les autres, pour retenir, sur le dit canal, les grandes crues d'eaux de la rivière.

Cette écluse a 5m,20 d'ouverture. Les jours de navigation, le mardi et le samedi de chaque semaine, lorsque, par la retenue au barrage du fort français, la rivière est mise au

Digitized by Google

niveau du canal de Neuffossé, il y a 2m,20 d'eau sur le busc ; les autres jours, lorsque le barrage au fort français est ouvert, et que les portes de retenue du canal de Neuffossé sont fermées, il n'y a que 1m,10 de profondeur sur le busc.

Depuis Aire jusqu'à Merville, sur une longueur de 4 lieues, la navigation se fait au moyen de gonflement d'eau successivement opéré de bief en bief, sur les 3 barrages à planchettes qui suivent, et sur l'écluse de Merville, qui termine le 4e bief à gonflement.

N° D'ORDRE.	NOMS DES BARRAGES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	CHUTE produite par la retenue.	PROFONDEURS DES BUSCS. Sous la cote d'eau avant la retenue.	Sous la cote de gonflement ordinaire avant l'ouverture.	Sous la cote au libre cours du gonflement.	OBSERVATIONS.
		Lieues.		Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	
1	Du fort français.	A 1/4 de l'écluse d'Aire.	Vers 1778.	1.70	0.45	2.15	1.55	Le mardi et le samedi de chaque semaine, on fait navigation à ce barrage au moyen du gonflement du bief à l'amont, avec les eaux de la Lys supérieure ou du canal de Neuffossé; lorsque les bateaux en descente d'Aire, sont arrivés près du barrage, et que le barrage suivant de Sans-Sa-Vique est fermé, on fait passer les eaux retenues en amont dans le bief aval, et par le gonflement qui s'y opère, les bateaux en descente continuent leur route jusqu'à Sans-Sa-Vique; les bateaux en remonte, qui étaient restés à fond en amont de ce dernier barrage, tâchent d'arriver jusqu'en amont du barrage du fort, pour attendre là le nouveau gonflement dans le bief vers Aire, le jour de port suivant.
2	Sans-Sa-Vique.	1 1/2	1779.	1.25	1.85	2.60	1.85	Les jours de navigation à ce barrage sont le mercredi et le dimanche; la navigation se fait successivement, de bief en bief, de la manière qui vient d'être décrite pour le barrage du fort français.
3	St-Venant.	1	1777.	1.42	1.85	3.07	2.25	A ce barrage la navigation se fait les mercredi, jeudi et dimanche. Par le déversement des eaux du bief amont dans le bief aval, on opère jusqu'à l'écluse de Merville, le gonflement nécessaire pour permettre la navigation en un seul jour du barrage de Sans-Sa-Vique à Merville.

Au moyen de ces manœuvres, la navigation peut se pratiquer d'Aire à Merville, en deux jours, à un tirant d'eau de 1m,20, et avec beaucoup de difficulté, à 1m,25; mais, comme, en été, les eaux tarissent, et qu'il n'y en a pas toujours, en amont, en quantité suffisante pour permettre les gonflements cotés dans le tableau qui précède, il arrive parfois que la navigation ne peut avoir lieu à ce tirant d'eau.

Le droit de navigation se paie pour un enfoncement ou tirant d'eau de 1m,20.

Le halage, sur cette partie de rivière, se fait par chevaux.

PARTIE DE MERVILLE A LA BASSE DEULE.

Sur cette partie, qui a 6 1/2 lieues de longueur, la navigation est journalière.

Il y existe 3 écluses à sas, savoir :

Digitized by Google

N° D'ORDRE.	NOMS DES ÉCLUSES.	DISTANCES qui les séparent.	ÉPOQUES de leur construction.	LONGUEURS de leurs bassins.	OUVERTURES entre les bajoyers.	CHUTES.	Profondeurs des buses sous l'étiage ordinaire de la navigat[n]. Amont.	Aval.	OBSERVATIONS.
		Lieues. Du barrage St-Venant,		Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	Mètres.	
1	Merville	1	1784.	200.00	5.20	1.65	2.85	2.00	C'est dans ce bassin, qui est en terre, que s'embranche la petite rivière La Bourre, canalisée sur Hazebrouck. La cote d'eau de 2[m],85, sur le buse amont, est la cote ordinaire, mais, les jours de port à St-Venant, le gonflement qui se fait dans le bief, porte cette cote de 2 mèt. à 2[m],10, alors la chute devient de 1[m],80 à 1[m],90.
2	Bassin-Mort. . . (Entre Sailly et Erquinghem.)	2 1/2	1826.	42.00	5.20	0.40	2.80	2.40	
3	Houplines. . . .	2 et à 1 lieue de la Deule	1266.	42.00	5.20	1.30	3.60	2.30	

La rivière, dans cette partie, a partout une profondeur de 1[m],70 à 2 mèt., à l'exception de quelques endroits immédiatement en aval de Merville, où elle n'a que 1[m],50. On peut naviguer jusqu'à ces endroits avec un tirant d'eau de 1[m],50, et alors, pour aider les bateaux à monter dans l'écluse ou à continuer leur route en descente, on opère un gonflement par les vannes de l'écluse, avec les eaux d'amont.

En été, le tarissement des eaux abaisse souvent le tirant d'eau au-dessous de la cote qui a été indiquée.

On paie, de Merville à la Deule, le droit de navigation à la concession pour un tirant d'eau fixe de 1[m],50.

Jusqu'à la Gorgue, le halage peut se faire par chevaux; plus loin, jusqu'à la Deule, il se fait par hommes.

FIN.

Digitized by Google

TABLE.

Pages.

Exposé 267

ANNEXES.

I. Rapport fait au conseil général du département du Nord, dans sa session de 1834. 277
II. Mémoire de M. Honnorez, de 1835. 286
III. Procès-verbaux de l'enquête française de 1836 307
IV. Description de la navigation belge sur Dunkerque, et de la navigation des canaux français 324

Digitized by Google

Digitized by Google

JONCTION DE L'ESCAUT ET DE LA LYS.

CANAL

DE BOSSUYT A COURTRAY,

ET PROJETS CONNEXES.

IV.

ACTE DE CONCESSION DU CANAL DE L'ESPIERRE.

Bruxelles,

Vᵉ H. REMY, IMPRIMEUR DU ROI,

RUE NOTRE-DAME AUX NEIGES.

1839.

Digitized by Google

Digitized by Google

Exposé.

Le projet du canal de l'Espierre a été soumis à deux enquêtes.

La première enquête qui ne concernait que le canal de l'Espierre, a été ordonnée par un arrêté ministériel du 26 novembre 1833.

Aucune décision n'était intervenue, lorsqu'en mai 1838, le sieur Verrue-Lafrancq forma sa demande en concession du canal de Bossuyt à Courtray.

Comme, à certains égards, il y avait connexité entre les canaux de Bossuyt et de l'Espierre, et qu'il paraissait impossible de parvenir à une solution satisfaisante en considérant chacun des projets isolément, le ministre des travaux publics ordonna, par arrêté du 31 mai 1838, une enquête commune aux divers projets, de manière à embrasser la question dans toute sa généralité.

Il fit imprimer en même temps un travail destiné à faciliter les opérations de l'enquête (*V. la première partie de ce Recueil*); travail qui comprenait l'exposé complet des faits. Il était appuyé de toutes les pièces qu'il importait de connaître.

Les opérations de l'enquête et de l'instruction qui les a suivies, ont fait l'objet d'une seconde publication. (*V. la deuxième partie de ce Recueil.*)

La commission d'enquête s'est réunie le 3 septembre 1838.

Elle a reconnu purement et simplement l'utilité publique du canal de Bossuyt à Courtray.

En ce qui concerne le canal de l'Espierre, la commission a cru devoir adopter un amendement de la teneur suivante :

« Le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se

Digitized by Google

réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

Le gouvernement a pensé que les conditions de garantie, indiquées par la commission d'enquête, ne pourraient être obtenues, d'une manière complète, qu'avec le concours du gouvernement français.

Des négociations ont été ouvertes à ce sujet.

Elles ont conduit à l'adoption d'une convention signée à Paris le 27 août 1839 (*voir ci-après*), et ratifiée par la France le 15 septembre et par la Belgique le 11 octobre.

La convention du 27 août 1839, embrasse les deux faces de la question : la navigation sur Dunkerque et le marché de la haute Lys réservé au canal de Bossuyt.

Le moyen arrêté dans la convention pour empêcher que la navigation sur Dunkerque puisse être transportée dans les eaux françaises, au détriment des canaux des Flandres, consiste à exiger de tout batelier, à son entrée dans le canal de l'Espierre, une consignation dont il n'obtient la restitution qu'en rapportant la preuve que sa cargaison n'a pas été déchargée dans un rayon déterminé du port de Dunkerque.

En ce qui concerne la protection demandée par la commission d'enquête en faveur du canal de Bossuyt, la convention du 27 août permet à la Belgique de percevoir, à l'écluse de Commines, située sur la partie mitoyenne de la Lys, un droit assez élevé pour assurer au canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys en aval de la dite écluse.

L'exécution, par voie de concession de péages, des deux canaux de Bossuyt et de l'Espierre, a été décrétée par arrêté royal du 11 octobre. (*Voir ci-après.*)

Les deux canaux ont été mis en adjudication publique, en une seule et même séance, le 9 novembre.

Pour le canal de l'Espierre, indépendamment de l'offre du demandeur en concession, une soumission a été présentée par le sieur Messen, qui a fait un rabais de 6 p. % sur les péages stipulés au cahier des charges, rabais qui devait avoir pour effet d'évincer le demandeur en concession; en conséquence, le sieur Messen a été déclaré concessionnaire, sous réserve de l'approbation du roi.

Aucune soumission n'a été déposée pour le canal de Bossuyt à Courtray.

L'adjudication de la concession du canal de l'Espierre, au profit du s^{r} Messen, a été approuvée par arrêté royal du 14 novembre 1839. (*Voir ci-après.*)

Digitized by Google

CANAUX DE BOSSUYT A COURTRAY

ET DE L'ESPIERRE.

CONVENTION ENTRE LA BELGIQUE ET LA FRANCE.

Leurs Majestés le roi des Belges et le roi des Français, désirant, autant que possible, satisfaire aux réclamations élevées dans le département du Nord, au sujet des droits établis sur l'entrée des charbons étrangers, et considérant que ce but peut être atteint en créant une voie directe de communication entre le centre de ce département et le Hainaut, tout en écartant les dangers que cette voie pourrait offrir pour la navigation intérieure de la Belgique,

Ont nommé pour leurs plénipotentiaires, savoir : Sa Majesté le roi des Belges, le sieur Charles-Aimé-Joseph comte Le Hon, son envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire près Sa Majesté le roi des Français, officier de l'ordre royal de Léopold, grand officier de l'ordre royal de la Légion-d'Honneur, grand'croix de l'ordre de Charles III d'Espagne, etc., etc., etc.

Et Sa Majesté le roi des Français, le sieur Jean-de-Dieu Soult, duc de Dalmatie, maréchal et pair de France, grand'croix de son ordre royal de la Légion-d'Honneur, et de l'ordre royal de Léopold, etc., etc., etc., son ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères, président de son conseil des ministres.

Lesquels, après s'être communiqué leurs pleins pouvoirs trouvés en bonne et due forme, ont arrêté et conclu les articles qui suivent :

ARTICLE PREMIER.

Le gouvernement belge décrétera l'exécution du canal dit *de l'Espierre*, destiné à servir de prolongement au canal français de Roubaix, jusqu'à l'Escaut, vers Warcoing.

ART. 2.

Aussitôt et aussi long-temps que la nécessité en sera reconnue par le gouvernement belge, dans l'intérêt de la navigation belge sur Dunkerque, les conducteurs de tous bateaux venant de l'Escaut et entrant dans le canal de l'Espierre, seront astreints à faire une consignation dont ils obtiendront la restitution, en produisant la preuve que leurs cargaisons n'auront point été déchargées sur des parties du territoire français situées au delà de Watten, ou

Digitized by Google

au delà de Cassel, dans l'hypothèse de l'ouverture d'un canal d'Hazebrouck à Bergues.

ART. 3.

Cette preuve sera faite au moyen d'un certificat délivré par le maire de la commune où la cargaison aura été déchargée, et par le chef du poste de douane le plus voisin.

ART. 4.

Dans le cas où le contrôleur de la navigation belge de l'Espierre, ou toute autre autorité belge, déléguée à cet effet, aurait des doutes sur l'exactitude du certificat exigé par l'article précédent, il pourra être sursis à la restitution de la somme déposée, jusqu'à ce que les faits aient été vérifiés.

ART. 5.

A partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, seront tenus de payer, au profit du concessionnaire de ce canal, à leur passage à l'écluse de Commines, un droit spécial, à fixer par le gouvernement belge et destiné à assurer au canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys, en aval de cette écluse.

ART. 6.

La présente convention sera ratifiée et les ratifications seront échangées à Paris, dans le délai d'un mois, ou plus tôt si faire se peut.

Fait à Paris le vingt-septième jour du mois d'août, de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(L. S.) Comte LE HON. (L. S.) Maréchal duc DE DALMATIE.

RATIFICATIONS DE S. M. LE ROI DES BELGES.

Nous Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Ayant vu et examiné la convention relative à l'établissement du canal de l'Espierre en Belgique, devant servir de prolongement au canal de Roubaix en France, conclue à Paris, le vingt-septième jour du mois d'août de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf, par notre plénipotentiaire muni de pleins pouvoirs spéciaux, avec le plénipotentiaire également muni de pleins pouvoirs en bonne et due forme, de la part de notre très cher et très amé bon frère et beau-père Sa Majesté le roi des Français, de laquelle convention la teneur suit :

(*Fiat insertio.*)

Nous, ayant pour agréable la susdite convention, en toutes et chacune des dispositions qu'elle renferme, déclarons, tant pour nous que pour nos héritiers et successeurs, qu'elle est approuvée, acceptée, ratifiée et confirmée, et, par les

Digitized by Google

présentes signées de notre main, nous l'approuvons, acceptons, ratifions et confirmons; promettant, en foi et parole de roi, de l'observer et de la faire observer inviolablement, sans jamais y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu, directement ou indirectement, pour quelque cause et sous quelque prétexte que ce soit.

En foi de quoi, nous avons fait mettre notre sceau à ces présentes.

Donné au château de Laeken, le onzième jour du mois d'octobre de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(*L. S.*) LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des affaires étrangères et de l'intérieur,

De Theux.

RATIFICATIONS DE S. M. LE ROI DES FRANÇAIS.

Louis-Philippe, roi des Français, à tous ceux qui ces présentes lettres verront, salut. Ayant vu et examiné la convention relative à l'ouverture d'un canal dit *de l'Espierre,* sur le territoire belge, devant servir de prolongement au canal français de Roubaix, ladite convention conclue à Paris, le vingt-sept du mois d'août de la présente année, entre la France et la Belgique, par notre plénipotentiaire, muni de pleins pouvoirs spéciaux, avec le plénipotentiaire, également muni de pleins pouvoirs en bonne forme, de la part de Sa Majesté le roi des Belges;

De laquelle convention la teneur suit :

(*Inseratur.*)

Nous, ayant agréable la susdite convention en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues, déclarons, tant pour nous que pour nos héritiers et successeurs, qu'elle est approuvée, acceptée, ratifiée, et confirmée, et, par ces présentes, signées de notre main, nous l'approuvons, acceptons, ratifions et confirmons; promettant, en foi et parole de roi, de l'observer et de la faire observer inviolablement, sans jamais y contrevenir ni permettre qu'il y soit contrevenu, directement ni indirectement, pour quelque cause et sous quelque prétexte que ce soit.

Donné en notre palais de Saint-Cloud, le quinzième jour du mois de septembre de l'an de grâce mil huit cent trente-neuf.

(*L. S.*) LOUIS-PHILIPPE.

Par le roi :

Maréchal duc de Dalmatie.

Digitized by Google

PROCÈS-VERBAL D'ÉCHANGE DES RATIFICATIONS.

Les soussignés s'étant réunis pour procéder à l'échange des ratifications de Sa Majesté le roi des Belges et de Sa Majesté le roi des Français, sur la convention conclue et signée, le vingt-sept août de la présente année, par les plénipotentiaires respectifs de leurs dites Majestés, et relative à l'ouverture, sur le territoire belge, d'un canal dit *de l'Espierre*, devant servir de prolongement au canal français de Roubaix; les instruments de ces ratifications ont été produits, et ayant été trouvés, après collation, en bonne et due forme, l'échange en a été opéré. En foi de quoi, les soussignés ont dressé le présent procès-verbal, qu'ils ont signé en double expédition et revêtu du cachet de leurs armes.

Fait à Paris, cejourd'hui seize octobre mil huit cent trente-neuf.

L'envoyé extraordinaire et ministre plénipotentiaire de Sa Majesté le roi des Belges,

(*L. S.*) Comte Le Hon.

Le ministre et secrétaire d'État au département des affaires étrangères, président du conseil,

(*L. S.*) Maréchal duc de Dalmatie.

Arrêté royal décrétant l'exécution des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre.

LÉOPOLD, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Vu la demande du sieur Verrue-Lafrancq, en concession d'un canal de jonction de l'Escaut à la Lys, dans la direction de Bossuyt sur Courtray;

Vu également la demande du sieur Corbisier (F.), en concession d'un canal dit *de l'Espierre*, destiné à opérer la jonction de l'Escaut à la Deule, par le prolongement du canal français de Roubaix, depuis la frontière jusqu'à l'Escaut belge, vers Warcoing;

Vu les procès-verbaux de l'enquête commune aux deux canaux, ordonnée par arrêté ministériel du 31 mai 1838, ainsi que les autres pièces de l'instruction;

Considérant :

En ce qui concerne le canal de Bossuyt sur Courtray,

Que l'utilité publique en a été reconnue purement et simplement;

En ce qui concerne le canal de l'Espierre,

Que la commission d'enquête a cru devoir adopter un amendement de la teneur suivante :

« Le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de

Digitized by Google

la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher : 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent, à l'avenir, faire concurrence aux canaux des Flandres, pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. »

Vu la convention conclue entre la France et la Belgique, sous la date du 27 août dernier;

Vu la loi du 19 juillet 1832, prorogée par celle du 25 décembre 1838;

De l'avis de notre conseil des ministres,

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

Il sera construit, par voie de concession de péages :

1° Un canal de navigation de Bossuyt à Courtray, pour la jonction de l'Escaut à la Lys;

2° Un canal de navigation entre l'Escaut, à Warcoing, et la frontière de France, au point où aboutit la cunette du canal français de Roubaix.

ART. 2.

Le canal de Bossuyt à Courtray partira de l'Escaut à Bossuyt, et traversera, de l'est à l'ouest, le territoire de cette commune, ainsi que celles de Moen et de Sweveghem, recoupera au sud un angle du territoire de Harlebeek, arrivera à Courtray, près la porte de Gand, et s'embouchera ensuite dans la Lys, après avoir suivi au nord les fossés de cette ville.

Pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, il devra s'élever, sur les territoires qu'il traversera, d'environ 10 mètres au-dessus de l'étiage ordinaire de la Lys, en été, à Courtray, et d'environ 8^{m},50 au-dessus du même étiage de l'Escaut, à Bossuyt. Le bief supérieur du canal pourra être abaissé, au gré du concessionnaire. La différence de niveau qui existe entre le bief culminant du canal et les deux cours d'eau qu'il est destiné à joindre, sera rachetée par des écluses à sas, qui auront les mêmes dimensions que celles du canal d'Antoing; le nombre de ces écluses, leur espacement et leur chute seront déterminés d'après les localités; toutefois il ne pourra y avoir entre le busc amont et le busc aval d'un sas éclusé, plus de trois mètres de différence de niveau.

Le canal aura, dans les déblais, une profondeur de 3 mèt., entre son plafond et la ligne droite qui joindrait ses arêtes intérieures; dans les remblais, cette dimension pourra être réduite à 2^{m},50. La ligne de flottaison sera, dans chaque bief, à 2^{m},10 au-dessus du busc des écluses.

La section du canal de Bossuyt sera de 10 mèt. au plafond, de 19 mèt. en gueule, dans les déblais, et de 17^{m},50 dans les remblais. Les talus dans les

Digitized by Google

tranchées auront 45 degrés ; toutefois, cette inclinaison ne sera pas absolue, elle pourra changer suivant la nature du terrain à traverser.

Dans les tranchées qui auront plus de 8 mèt. de hauteur verticale, du plafond du canal au sol actuel, la section pourra être réduite à 6 mèt. de largeur au plafond et à 12 mèt. à la ligne de flottaison.

Dans les courbes, la section s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les règles de l'art.

Les chemins de halage auront, dans les déblais, 3 mèt. de largeur, et, dans les remblais, 4 mèt.

Les dimensions des contre-fossés seront déterminées suivant les localités.

Au lieu d'une tranchée ouverte, au point le plus élevé du terrain traversé par le canal, il pourra être établi une voûte souterraine d'environ 600 mèt. de longueur.

ART. 3.

Le canal de Warcoing à la frontière de France, ou canal de l'Espierre, partira d'un point de l'Escaut, situé vis-à-vis le village de Warcoing, à 1,100 mèt. environ de l'embouchure de la rivière l'Espierre, où sera placée l'écluse n° 1. Il s'élèvera d'abord sur la hauteur de Warcoing, en coupant la route de Tournay à Audenarde, à environ 370 mèt. de la limite de la Flandre occidentale, pour, de là, aller traverser la grande route de Tournay à Courtray, à 110 mèt. environ du pont existant sur la rivière l'Espierre, et venir ensuite occuper le lit de la dite rivière, vis-à-vis l'église de St-Léger, qu'il laissera à sa gauche.

A partir de ce point, le canal ne quittera plus la partie basse de la vallée de l'Espierre jusqu'à la frontière française, où il s'arrêtera entre les fermes l'Avril et Labouade, au point où la cunette du canal de Roubaix vient aboutir.

Deux écluses, nos 2 et 3, placées, l'une vers St-Léger, l'autre à 275 mètres environ de la frontière française, partageront le canal en trois biefs.

Une rigole d'alimentation sera conduite le long d'une des digues du premier bief, pour porter les eaux de l'Escaut au deuxième bief, d'où elles seront reprises, pour être jetées dans le bief supérieur.

La cote des eaux ordinaires de navigation, au point de départ à l'Escaut, étant prise pour point de repère, la pente totale du canal de l'Espierre sera de 7m,80 environ, partagée en trois chutes égales de 2m,60 environ.

Le nombre des chutes pourrait être porté à quatre, si cette disposition était reconnue préférable.

La hauteur des eaux dans le canal sera constamment de 2 mèt., le tirant des bateaux étant de 1m,80.

Le canal aura une largeur de 10 mèt. au plafond, avec des digues dont les talus auront $\frac{7}{4}$ à l'intérieur et $\frac{6}{4}$ à l'extérieur ; dans les déblais les talus des berges auront $\frac{5}{4}$.

Digitized by Google

Dans les courbes, la section du canal s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les règles de l'art.

Les chemins de halage auront 4 mèt. de largeur, étant élevés de 0m,80 au-dessus de l'étiage du canal. Cette largeur se réduira à 2 mèt. au pied des talus des rigoles d'alimentation.

Une berme de 1 mèt. à 1m,50, bordée d'un contre-fossé de dimensions suffisantes, longera les talus de toutes les digues en remblai.

Les talus des digues qui seront établies pour la formation des rigoles, auront l'inclinaison indiquée ci-dessus pour les digues du canal.

Il sera pratiqué dans le premier bief, à l'Escaut, une gare ou bassin, ayant 250 mèt. de longueur et 30 mèt. de largeur au plafond.

ART. 4.

Toutes les propriétés bâties ou non bâties, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement des deux canaux et de leurs dépendances, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux ou y faire des dépôts et emprunts de terre, seront acquises ou occupées conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

ART. 5.

A partir de l'époque qui sera déterminée par nous, et aussi long-temps que nous en reconnaîtrons la nécessité, dans l'intérêt de la navigation belge sur Dunkerque, les conducteurs de tous les bateaux venant de l'Escaut et entrant dans le canal de l'Espierre, consigneront, entre les mains d'un contrôleur de la navigation, à nommer par le gouvernement, une somme de 25 centimes par tonneau.

Cette somme sera restituée aux bateliers, lorsqu'ils auront produit la preuve que leurs cargaisons n'ont point été déchargées sur des parties du territoire français, situées au delà de Watten, point de jonction du canal de la haute Colme et de la rivière l'Aa, ou au delà de Cassel, dans l'hypothèse de l'ouverture d'un canal d'Hazebrouck à Bergues.

La preuve dont il s'agit, sera faite au moyen d'un certificat délivré par le maire de la commune où la cargaison aura été déchargée et par le chef du poste de douane le plus voisin.

La consignation pourra être remplacée par une caution personnelle solvable et au gré du contrôleur préposé pour la recevoir.

A défaut par le batelier de faire la preuve prévue au § 2 du présent article, la somme consignée sera acquise à l'État, ou, s'il y a caution personnelle, cette dernière sera tenue de verser au trésor la somme pour laquelle elle se sera engagée, et ce dans les trois jours de la notification qui lui sera faite par le contrôleur de la navigation, ou en son nom.

ART. 6.

Le bureau du contrôleur prémentionné sera établi à la deuxième écluse du canal de l'Espierre du côté de l'Escaut.

Digitized by Google

Le passage de cette écluse sera interdit à tout bateau qui n'aura pas effectué la consignation ci-dessus stipulée.

S'il arrivait que le passage fût livré à un bateau, nonobstant cette défense, fait qui, le cas échéant, pourrait être constaté par procès-verbal du contrôleur de la navigation ou de son délégué, le concessionnaire du canal de l'Espierre deviendrait débiteur de la consignation calculée sur le plus fort tonnage des bateaux qui fréquenteront la ligne de l'Espierre. A défaut par le concessionnaire d'effectuer la dite consignation dans les 24 heures de la notification du procès-verbal, il y sera pourvu par la saisie des droits de navigation.

ART. 7.

Le contrôleur du canal de l'Espierre prendra, le cas échéant, des renseignements sur le point de déchargement des cargaisons des bateaux qui auront fait usage du canal pour se rendre en France.

ART. 8.

Dans le cas où ce fonctionnaire aurait des doutes sur l'exactitude du certificat produit en exécution de l'art. 5, il sera sursis à la restitution de la somme consignée ou à la décharge de la caution, jusqu'à ce que les faits aient été vérifiés.

ART. 9.

Pour empêcher que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys, il est encore arrêté qu'à partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, ne seront admis à être éclusés à l'écluse de Commines, que moyennant le paiement d'un droit spécial de deux francs par tonneau.

Ce droit sera perçu au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt.

ART. 10.

Les consignations et droits repris aux art. 5 et 9 du présent arrêté, seront calculés et perçus par tonneau de 1,000 kilog. de chargement effectif.

Les bateliers seront tenus d'exhiber, à la première réquisition du contrôleur du canal de l'Espierre ou de son délégué, ou à celle du receveur de l'écluse de Commines, leurs lettres de jauge qui pourront toutefois être vérifiées par un nouveau mesurage, et, en cas de différence, les droits ou consignations seront calculés d'après la contenance effective reconnue et constatée par les contrôleur ou receveur.

ART. 11.

Dans le cas où le taux de la consignation ou du péage mentionné ci-dessus serait reconnu insuffisant pour empêcher les canaux de l'Espierre et de Roubaix de nuire à la navigation belge sur Dunkerque et la haute Lys, le gouvernement

Digitized by Google

se réserve le droit de l'augmenter, sans que, de ce chef, le concessionnaire du canal de l'Espierre puisse élever de réclamation.

ART. 12.

Le gouvernement se réserve le droit de racheter la concession du canal de l'Espierre, sur le pied des stipulations qui seront faites à cet égard dans le cahier des charges.

ART. 13.

Les deux canaux seront mis en adjudication, à la diligence de notre ministre des travaux publics et sur les cahiers des charges, qui seront arrêtés par lui.

Les adjudications auront lieu, soit pour chaque canal séparément, soit en même temps pour les deux canaux.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné au château de Laeken, le 11 octobre 1839.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

Arrêté ministériel, approuvant les cahiers des charges et fixant le jour de l'adjudication publique.

Le ministre des travaux publics,

Vu l'arrêté du roi, en date du 11 de ce mois, qui décrète la construction, par voie de concession de péages, des canaux de Bossuyt à Courtray, et de l'Espierre, et notamment l'art. 13, ainsi conçu :

« Les deux canaux seront mis en adjudication, à la diligence de notre ministre des travaux publics et sur les cahiers des charges qui seront arrêtés par lui.

» Les adjudications auront lieu, soit pour chaque canal séparément, soit en même temps pour les deux canaux. »

En ce qui concerne le cahier des charges à arrêter pour la concession du canal de Bossuyt,

Considérant que, sous la date du 5 mai 1838, le sieur Verrue-Lafrancq (F), demandeur en concession du canal de Bossuyt à Courtray, a présenté un cahier des charges susceptible d'être adopté par l'administration;

Que, sous la date du 9 octobre courant, le sieur Verrue-Lafrancq a demandé

Digitized by Google

que l'art. 12 du dit cahier des charges fût modifié, à l'effet de rendre impossible l'exécution du canal de l'Espierre ;

Vu à cet égard la loi du 19 juillet 1832, portant, art. 3 :

« Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé. »

Considérant que la modification demandée par le sieur Verrue-Lafrancq, ne fût-elle pas inadmissible par elle-même, devrait être repoussée comme contraire à la loi; qu'en conséquence il y a lieu de s'en tenir au cahier des charges du 5 mai 1838, complété par son auteur, sous la date du 25 du même mois, sauf à y ajouter les stipulations de garantie en faveur du canal de Bossuyt, qui dérivent de la convention avec la France ;

En ce qui concerne le cahier des charges à arrêter pour la concession du canal de l'Espierre,

Considérant que le sieur F. Corbisier, demandeur en concession de ce canal, a donné son adhésion au cahier des charges arrêté provisoirement par l'administration, sous la date du 14 de ce mois,

Arrête :

ARTICLE PREMIER.

Le cahier des charges sur lequel il sera procédé à l'adjudication publique de la concession du canal de Bossuyt à Courtray, se composera :

1° Du projet présenté par le sieur Verrue-Lafrancq, le 5 mai 1838 ;

2° Des articles supplémentaires proposés par le sieur Verrue-Lafrancq, le 25 mai 1838 ;

3° Des stipulations de garantie en faveur du canal de Bossuyt, qui dérivent de la convention avec la France. (*Voir ci-après.*)

En conséquence, ce cahier des charges est arrêté, tel qu'il se trouve ci-annexé.

ART. 2.

Le cahier des charges, provisoirement arrêté par l'administration, sous la date du 14 octobre 1839, pour la concession du canal de l'Espierre, et auquel le demandeur en concession a donné son adhésion, sous la date du 15 du même mois, est définitivement arrêté, tel qu'il se trouve ci-annexé.

ART. 3.

Il sera procédé, par-devant le ministre des travaux publics ou son délégué, à l'hôtel du ministère, rue de la Loi, à Bruxelles, et sur les cahiers des charges arrêtés ainsi qu'il vient d'être dit, à l'adjudication publique de la concession des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre. Cette adjudication se fera, pour les deux canaux, en une seule et même séance, laquelle est fixée au samedi 9 novembre prochain, à midi.

Bruxelles, le 20 octobre 1839.

NOTHOMB.

Digitized by Google

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du canal de Bossuyt à Courtray.

PREMIÈRE SECTION.

Tracé.

ARTICLE PREMIER.

Le canal de Bossuyt à Courtray partira de l'Escaut, au village de Bossuyt, traversera, de l'est à l'ouest, le territoire de cette commune, ainsi que celles de Moen et de Sweveghem, recoupera au sud un angle du territoire d'Harlebeek, arrivera à Courtray, près la porte de Gand, et s'embouchera ensuite dans la Lys, après avoir suivi au nord les fossés de cette ville.

DEUXIÈME SECTION.

Profil longitudinal.

ART. 2.

Ce canal, pour franchir la distance qui sépare ses deux extrémités, devra s'élever, sur les territoires qu'il traverse, d'environ 10 mètres au-dessus de l'étiage ordinaire de la Lys en été, à Courtray, et à environ $8^{m},50$ au-dessus du même étiage de l'Escaut, à Bossuyt. Le bief supérieur du canal pourra être abaissé au gré du concessionnaire; la différence de niveau qui existe entre le bief culminant du canal et les deux cours d'eau qu'il est destiné à joindre, sera rachetée par des écluses à sas, chacune de la contenance d'un bateau. Le nombre de ces écluses, leur espacement et leur chute, seront déterminés par les localités; toutefois il ne pourra y avoir, entre le busc amont et le busc aval d'un sas éclusé, plus de 3 mèt. de différence de niveau.

Chaque sas aura 42 mèt. de longueur entre ses buscs et $5^{m},20$ de distance entre ses bajoyers. Les chambres de chaque écluse auront chacune 5 mèt. de longueur. Le canal aura, dans ses déblais, 3 mèt. entre son plafond et la ligne droite qui joindrait ses arêtes intérieures; dans les remblais, cette dimension pourra être réduite à $2^{m},50$; sa ligne de flottaison sera, dans chaque bief, 2 mèt. au-dessus du busc des écluses.

TROISIÈME SECTION.

Profil transversal.

ART. 3.

La section du canal sera de 10 mèt. au plafond, de 19 mèt. en gueule dans les déblais, et de $17^{m},50$ dans les remblais. Les talus dans les tranchées auront 45 degrés sexagésimaux d'inclinaison. Toutefois, cette inclinaison ne sera pas absolue; elle pourra changer suivant la nature du terrain à traverser.

Dans les tranchées qui auront plus de 8 mèt. de hauteur verticale, du plafond du canal au sol actuel, la section pourra être réduite à 6 mèt. de largeur au plafond et à 12 mèt. à la ligne de flottaison.

Digitized by Google

Dans les courbes, la section s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les principes de l'art.

Les chemins de halage auront, dans les déblais, 3 mèt. de largeur, et, dans les remblais, 4 mèt.

Les dimensions des contre-fossés seront déterminées suivant les besoins des localités.

Il pourra être établi, au lieu de tranchée ouverte, une voûte souterraine d'environ 600 mèt. au point le plus élevé du terrain traversé par le canal.

QUATRIÈME SECTION.

Ouvrages d'art.

ART. 4.

Les ouvrages d'art, sans distinction, seront construits sur de bonnes et solides fondations. Ces fondations seront appropriées à la nature du sol sur lequel ces ouvrages doivent être construits.

Les pierres, briques, moellons et autres matériaux, qui entreront dans la construction des ouvrages, seront de bonne qualité, et la chaux à employer dans ceux de ces ouvrages destinés à être immergés, sera entièrement hydraulique.

Tous ces ouvrages seront construits d'après les principes de l'art et avec les dimensions propres aux usages auxquels ils sont destinés.

Les têtes des ponts-dormants, soit entièrement en maçonnerie, soit partie en maçonnerie, partie en bois, seront accompagnées de murs en aile ou en prolongement des pieds-droits ou des têtes, qui seront jugés nécessaires, soit pour contrebutter celles-ci, soit pour soutenir des talus, etc., etc. Il en sera de même pour les ponts mobiles.

Toutes les arêtes quelconques vues des ouvrages en maçonnerie seront en pierres de taille appareillées avec soin.

CINQUIÈME SECTION.

Dépendances.

ART. 5.

Il sera construit, près de chaque écluse et de chaque pont mobile, une maison pour la demeure de l'éclusier ou du pontonnier; ces maisons auront au moins 7 mèt. de longueur sur 5 mèt. de largeur et $4^{m},50$ de hauteur, du sol à la corniche. Elles consisteront en une cave, un rez-de-chaussée et des mansardes.

Elles seront construites selon les règles de l'art et avec solidité.

Il pourra aussi être construit une maison d'administration ou d'agence générale. Ce bâtiment sera considéré comme une dépendance du canal.

Digitized by Google

SIXIÈME SECTION.

Matériaux, mode de construction, époques d'achèvement des travaux, bornage, entretien.

ART. 6.

Tous les ouvrages, sans distinction, seront exécutés conformément au présent cahier des charges et aux projets approuvés par le département des travaux publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités puissent fournir, et, en tous cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries de parement seront exécutées en briques, et celles de fondation et de remplissage en moellons et libages bruts, ou aussi en briques. Les voûtes des ponts, aquéducs, pourront être faites en briques; les arêtes et les tablettes de recouvrement seront en pierre de taille. Les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues.

ART. 7.

La totalité du canal sera établie et livrée à la circulation endéans deux ans, à courir du jour où le procès-verbal d'adjudication aura été approuvé.

Les travaux s'exécuteront sans interruption.

ART. 8.

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal et dépendances; il fera dresser, également à ses frais et contradictoirement avec l'administration, un état descriptif des écluses, ponts, aquéducs et autres ouvrages d'art.

Une expédition dûment certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif des écluses, etc., sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 9.

Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la circulation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés et même reconstruits au besoin.

L'état du canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal et de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de fr. 1,000, au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal et de ses dépendances, le gouvernement aurait l'option ou de réduire temporairement

Digitized by Google

la totalité des péages concédés, d'une quantité qui pourrait aller jusqu'à 50 p. %, et ce jusqu'au moment où les ouvrages seraient remis à l'entretien régulier, ou d'exécuter les travaux d'office pour compte du concessionnaire.

CAHIER DES CHARGES.

SEPTIÈME SECTION.

Conditions générales.

ART. 10.

Le concessionnaire s'engage à exécuter, à ses frais, risques et périls, et à terminer dans le délai de deux années, à partir de la date de l'approbation royale, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal de Bossuyt à Courtray.

Cette clause doit être considérée comme la base du contrat ; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 11.

En acceptant le présent cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. 12.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, de Bossuyt à Courtray, ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

1° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou les péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° Des modifications au tarif des douanes, et de toutes autres mesures prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration.

ART. 13.

Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le canal concédé, le concessionnaire ne pourra mettre obstacle à ces traversées.

Digitized by Google

HUITIÈME SECTION.

Projets définitifs.

ART. 14.

Endéans un an à compter de la date de l'arrêté de concession, le concessionnaire devra soumettre à l'approbation du département des travaux publics, les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter conformément au présent cahier des charges.

Ces projets pourront être fournis par parties successives; mais chaque partie sera tout-à-fait complète, par rapport à une portion du développement total du canal.

Les projets dont il s'agit, se composeront, pour le corps du canal, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison; et, pour les écluses, ponts, pontceaux, aquéducs et tous ouvrages d'art, des détails généraux de construction. Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif, comprenant la description des ouvrages. Le concessionnaire devra indiquer sur les plans à produire par lui, la position et le tracé des bassins. Si les projets définitifs s'écartaient, en quelques points, des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable. Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera, dans le délai de deux mois, les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation.

NEUVIÈME SECTION.

Frais à charge du concessionnaire.

ART. 15.

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques, et tous les ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du canal de Bossuyt à Courtray et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1° De tous les frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions, pendant la durée de la concession;

2° Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien.

ART. 16.

Tous les terrains, bâtis ou non, et quelle qu'en soit la nature ou la destination, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement du canal et de ses accessoires et dépendances de tout genre, soit,

Digitized by Google

provisoirement, pour en extraire des matériaux, y faire des emprunts de terres à mettre en œuvre dans les remblais, ou pour établir des chemins de communication avec les lieux ou rivages d'où il sera nécessaire de faire venir des matériaux, seront acquis ou occupés par le concessionnaire et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes indemnités pour détériorations de terrains, pour chômage, modifications ou destructions d'usines, et généralement pour tous dommages quelconques résultant des travaux.

Pour le cas de non-arrangement amiable dans l'acquisition des propriétés ou terrains en général, nécessaires à l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, l'expropriation sera poursuivie au nom du gouvernement et dans les formes voulues par les lois en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

DIXIÈME SECTION.

Péages.

ART. 17.

Sauf le rabais éventuel de l'adjudication, le concessionnaire jouira, à titre d'indemnité pour la dépense qu'il s'engage à faire et les soins qu'il apportera dans l'exécution du canal de Bossuyt à Courtray, de la perception, à son profit, pendant la durée de 90 ans, des droits suivants, la capacité du bateau prise pour mesure et le tonneau de 1,000 kilog. :

1° En destination des rives de la Lys, en amont des écluses d'Harlebeek, et *vice versâ*	à charge	fr. 2 25
	à vide, allée et retour.	» 60
2° En destination des rives de la Lys, en aval d'Harlebeek, et *vice versâ*	à charge	1 50
	à vide	» 40
3° En destination de Sweveghem et environs et *vice versâ*.	à charge	2 00
	à vide	» 50
4° Si, pendant la durée de la concession, il se construit un canal de jonction de la Lys à l'Yperlée, les bateaux destinés à passer par ce canal, paieront, pour le parcours de celui de Bossuyt à Courtray, et *vice versâ*	à charge	1 50
	à vide	» 40

ONZIÈME SECTION.

Durée de la concession, mode et conditions de l'adjudication de la concession.

ART. 18.

La durée de la concession sera de 90 ans, à partir du jour où le canal concédé aura pu être livré à la navigation.

ART. 19.

La concession sera offerte en adjudication publique, par voie de soumissions et sous réserve de l'approbation du gouvernement.

Les soumissions devront indiquer le rabais pour cent que les soumissionnaires offriront de faire sur le montant ci-dessus stipulé du droit à percevoir par le

Digitized by Google

concessionnaire. Ce rabais sera nécessairement indivisible et portera sur la totalité des droits.

Si les rabais indiqués par les soumissions ne s'élèvent pas à 5 p. %, l'auteur du projet sera déclaré concessionnaire.

S'il est fait un rabais de 5 p. % ou au delà, celui qui aura fait le plus fort rabais sera déclaré concessionnaire, sauf l'approbation du gouvernement.

Dans ce cas, celui qui sera déclaré concessionnaire par le gouvernement, paiera à l'auteur du projet 60,000 fr.

Tous les frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire.

Ceux d'enregistrement seront acquittés au droit fixe d'un franc.

DOUZIÈME SECTION.

Garanties, mesures coërcitives et de répression.

ART. 20.

Le concessionnaire, quel qu'il soit, fournira, endéans trois mois après l'adjudication, un cautionnement de 100,000 fr., en immeubles, en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux, et dont il obtiendra la main-levée ou le remboursement, six mois après l'achèvement complet de tous les travaux, constaté par procès-verbal de l'ingénieur qui aura été chargé d'en faire la réception.

A défaut, par le concessionnaire, de fournir le cautionnement prescrit, dans le délai de trois mois, le gouvernement pourra le déclarer déchu de tous ses droits.

ART. 21.

Si, aux époques stipulées à l'art. 14 du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas soumis à l'approbation du département des travaux publics les projets définitifs mentionnés au dit article, ou s'il n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du canal à l'époque fixée par l'art. 7, et que les retards éprouvés, soit pour la production des projets définitifs, soit pour l'achèvement des travaux, ne pussent pas être attribués, avec raison, à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci serait déchu de tous ses droits, et il suffira, pour que sa déchéance soit prononcée, en ce qui concerne l'époque de l'achèvement des travaux, qu'il soit constaté, par un procès-verbal dressé par un ingénieur des ponts et chaussées, que le délai, endéans lequel les ouvrages devaient être exécutés, est expiré et que les travaux ne sont pas achevés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant que, dans les dix jours des événements ou circonstances d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir repro-

Digitized by Google

cher à l'administration ou à ses agents; il ne pourrait en argumenter qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les dix jours au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou réclamation quelconque sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 22.

En cas de déchéance du concessionnaire, le gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication à laquelle il sera procédé aux clauses et conditions du présent cahier des charges, avec cette modification, que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires qui aura offert la plus forte somme, ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est, toutefois, expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier.

ART. 23.

Le concessionnaire déchu de ses droits perdra en outre le cautionnement qu'il aura fourni en conformité de ce que prescrit l'art. 20 du présent cahier des charges. Ce cautionnement sera acquis à l'État.

ART. 24.

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, et sans que celui-ci puisse, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, exiger la consignation des recettes, et même, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cet effet, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de 30,000 fr., sur laquelle, le cas échéant, sera récupéré le montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.

Si la somme ci-dessus de 30,000 fr. se trouvait réduite par suite d'exécution d'office, le gouvernement pourra toujours exiger ou opérer, comme il vient d'être dit, des consignations supplémentaires, pour en rétablir le montant.

Le gouvernement pourra, en outre, se rembourser des avances qu'il aurait faites en exécution de l'art. 9, en opérant les recettes directement ou par voie d'adjudication.

Digitized by Google

TREIZIÈME SECTION.

Surveillance de la part du gouvernement.

ART. 25.

Le gouvernement fera surveiller, par ses agents, l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du canal.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire. A cet effet, celui-ci versera, d'abord, endéans cinq mois, après l'approbation du procès-verbal d'adjudication de la concession, dans la caisse qui lui sera indiquée, une somme de 3,000 fr., et, en outre, pendant toute la durée de la concession et endéans le 1er trimestre de chaque année, 200 fr. par an.

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public et n'emporte aucune direction.

Tous ordres de service de la part des agents préposés à la surveillance, seront donnés par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme non avenus.

ART. 26.

Si, pendant l'exécution des travaux, et même après leur achèvement, il est reconnu que les ouvrages n'aient pas été exécutés conformément aux règles de l'art, ou aux clauses et conditions du présent cahier des charges ou du devis spécial des travaux, et qu'ils laissent quelque chose à désirer, soit sous le rapport des dimensions, soit sous celui du mode d'exécution et de la nature ou de la qualité des matériaux, le département des travaux publics les fera démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis; faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième, à titre d'amende, sera récupéré sur le cautionnement.

QUATORZIÈME SECTION.

Agents du concessionnaire.

ART. 27.

Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux par des agents de son choix, et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'entretien du canal et à la perception des droits, etc.

Toutefois, les cantonniers devront être, au préalable, agréés par le département des travaux publics ou son délégué.

Le gouvernement accordera aux agents choisis par le concessionnaire, et sur la proposition de ce dernier, telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions.

Digitized by Google

Ces mêmes agents seront, en outre, assermentés devant qui de droit, à l'effet d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés, si le département des travaux publics l'exige.

QUINZIÈME SECTION.

Remise du canal à l'expiration de la durée de la concession.

ART. 28.

A l'époque fixée pour l'expiration de la présente concession et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire, dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 8, et il entrera immédiatement en jouissance du canal, de ses dépendances et de tous ses produits.

Le concessionnaire sera tenu de remettre en bon état d'entretien le canal avec tous ses ouvrages et dépendances, tels que gares, lieux de chargement et de déchargement, maisons de gardes et de surveillants, bureau de perception et maison d'agence générale ou d'administration, machines, et en général tous autres objets immobiliers.

Dans les cinq années qui précéderont immédiatement le terme de la concession, le gouvernement aura le droit de mettre saisie-arrêt sur les revenus du canal concédé et de les employer à rétablir en bon état ce canal et toutes ses dépendances, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles et approvisionnements de tous genres, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée à dire d'experts.

Le concessionnaire conservera également la propriété de tous objets immobiliers non compris dans l'énumération précédente, et il pourra exiger que le gouvernement les reprenne à dire d'experts; de son côté, le gouvernement pourra en exiger la cession, également à dire d'experts.

SEIZIÈME SECTION.

Contentieux.

ART. 29.

Toutes les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et les concessionnaires, à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront soumises et décidées à et par trois arbitres. Leur décision sera définitive; les parties contractantes renoncent, dès à présent pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation.

Les parties ont désigné pour leurs arbitres communs, le président de la cour d'appel de Bruxelles, le procureur-général près la même cour, et le président du tribunal de première instance de la même ville.

Digitized by Google

DIX-SEPTIÈME SECTION.

Faculté pour le concessionnaire de former une société en nom collectif ou anonyme, avec émission d'actions.

ART. 30.

Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle société qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

DIX-HUITIÈME SECTION.

Domicile du concessionnaire.

ART. 31.

Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance ; si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom, en tout ce qui concerne la concession. Elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'art. 30, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations, qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non-désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie, ou de non-élection de domicile par le membre ou administrateur désigné, toute signification adressée à la compagnie prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la province de Brabant.

Bruxelles, le 5 mai 1838.

Proposé par le demandeur en concession,

F. VERRUE-LAFRANCQ.

Articles supplémentaires.

1° Les écluses seront à sas et en pierres et briques ; les sas auront les mêmes dimensions que ceux du canal d'Antoing.

2° Si on fait usage de la faculté de construire une partie souterraine, la moindre épaisseur de la voûte sera de 50 centimètres.

3° Les machines d'alimentation seront toutes métalliques, sans qu'il entre du bois dans leur système.

4° Le concessionnaire s'engage, pendant toute la durée de la concession,

Digitized by Google

hors les temps de chômage, ordinairement fixés du 15 août au 15 octobre de chaque année, à maintenir les eaux du canal à l'étiage de 2m,10 au-dessus des buscs des écluses.

Bruxelles, le 25 mai 1838.

F. Verrue-Lafrancq.

Stipulations de garantie en faveur du canal de Bossuyt à Courtray.

1° A partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendront la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, ne seront admis à être éclusés à l'écluse de Commines, que moyennant le paiement d'un droit spécial, destiné à assurer au canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys en aval de la dite écluse.

2° Ce droit qui sera perçu par l'éclusier de Commines, au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt, est fixé à 2 fr. par tonneau de 1,000 kil. de chargement effectif.

3° Le gouvernement se réserve de l'augmenter, pour le cas où ce taux serait reconnu insuffisant.

4° Les bateliers seront tenus d'exhiber, à la première réquisition de l'éclusier, leurs lettres de jauge, qui pourront toutefois être vérifiées par un nouveau mesurage, et, en cas de différence, les droits seront calculés d'après la contenance effective, reconnue et constatée par l'éclusier.

Arrêté par le ministre des travaux publics.

Bruxelles, le 20 octobre 1839.

Nothomb.

CAHIER DES CHARGES

Pour la concession du canal de l'Espierre.

Article premier.

Le canal aura son origine à un point de l'Escaut, situé vis-à-vis le village de Warcoing, à 1,100 mèt. environ de l'embouchure de la rivière l'Espierre, où l'écluse n° 1 sera placée. Il s'élèvera d'abord sur la hauteur de Warcoing, en coupant la route de Tournay à Audenarde, à environ 370 mèt. de la limite de la Flandre occidentale, pour, de là, aller traverser la grande route de Tournay à Courtray, à 110 mèt. environ du pont existant sur la rivière l'Espierre, et venir ensuite occuper le lit de la dite rivière vis-à-vis l'église de St-Léger, qu'il laisse à sa gauche.

A partir de ce point, il ne quitte plus la partie basse de la vallée de l'Espierre, jusqu'à la frontière française, où il s'arrête entre les fermes L'Avril et Labouade, au point où la cunette du canal de Roubaix vient aboutir.

Digitized by Google

Deux écluses, nos 2 et 3, l'une vers St-Léger, l'autre à 275 mèt. environ de la frontière française, partageront le canal en trois biefs.

La longueur totale du canal sera de 8,300 mèt.

Une rigole d'alimentation sera conduite le long d'une des digues du premier bief, pour porter des eaux de l'Escaut au deuxième bief, d'où elles seront reprises pour être jetées dans le bief supérieur.

ART. 2.

La cote des eaux ordinaires de navigation, au point de départ à l'Escaut, étant prise pour point de repère, la pente totale du canal sera de 7m,80 environ, partagée en trois chutes égales, de 2m,60 environ.

Le nombre des chutes pourrait être porté à quatre, si cette disposition était reconnue préférable.

ART. 3.

La hauteur des eaux dans le canal sera constamment de 2 mèt., le tirant des bateaux étant de 1m,80.

ART. 4.

Le canal aura une largeur de 10 mèt. au plafond, avec des digues dont les talus auront $\frac{7}{4}$ à l'intérieur et $\frac{6}{4}$ à l'extérieur; dans les déblais, les talus des berges auront $\frac{5}{4}$.

Dans les courbes, la section du canal s'agrandira en raison inverse des rayons et suivant les règles de l'art.

Les chemins de halage auront 4 mèt. de largeur, étant élevés de 80 centim. au-dessus de l'étiage du canal. Cette largeur se réduira à 2 mèt. au pied des talus des rigoles d'alimentation.

Une berme de 1 mèt. à 1m,50, bordée d'un contre-fossé de dimensions suffisantes, longera les talus de toutes les digues en remblai.

Il sera pratiqué, dans le premier bief à l'Escaut, une gare ou bassin, ayant 250 mèt. de longueur et 30 mèt. de largeur au plafond.

ART. 5.

Il sera construit trois écluses avec réservoirs pour économiser les eaux de navigation, et maisons éclusières. Ces écluses auront 2m,60 de chute environ.

ART. 6.

La communication sera rétablie sur ceux des chemins interceptés par le canal, dont le maintien sera jugé indispensable; des ponts, pontceaux et aquéducs, chaussées pavées, en déblai ou en remblai, seront construits à cet effet; les chemins seront d'ailleurs exhaussés ou abaissés, sans que les rampes de raccordement aient nulle part plus de 3 centimèt. d'inclinaison par mètre.

Il y aura spécialement un pont mobile sur la deuxième écluse, ainsi qu'aux

Digitized by Google

traversées des routes de Tournay à Audenarde et à Courtray, aux grands chemins de St-Léger à Dottignies et à Gougnies, à celui de Leers-nord à Estampuis (1); deux ponts de piétons seront élevés à St-Léger et à 500 mèt. environ de la troisième écluse.

Il sera pareillement construit des aquéducs en nombre suffisant pour l'écoulement libre des eaux sous le canal et les chaussées qui le traversent.

ART. 7.

L'alimentation aura lieu, savoir : d'abord par une prise d'eau faite dans l'Espierre au-dessus de la 3e écluse, d'autres prises d'eau dans cette rivière pouvant encore avoir lieu pour l'alimentation des biefs inférieurs;

Ensuite, par le canal français de Roubaix (2), dont l'étiage se trouvera de niveau avec le 3e bief du projet.

---

(1) « Pour lever tous les doutes, il sera inséré dans le § 2 de l'art. 6 du cahier des charges pour le canal de l'Espierre, les mots suivants :

» *Un tunnel au point de rencontre du canal et du chemin de fer de Tournay à la frontière ;* ce tunnel devant être à la charge du concessionnaire. »

(*Extrait du procès-verbal d'adjudication du 9 novembre* 1839; Moniteur du 10, n° 314.)

(2) « En ce qui concerne l'alimentation, le concessionnaire actuel du canal français de Roubaix a renouvelé, par la déclaration ci-jointe *, l'engagement pris par son prédécesseur, de sorte qu'il est bien entendu que cet engagement est pris au profit d'un concessionnaire quelconque du canal belge. »

(*Extrait du procès-verbal d'adjudication du 9 novembre* 1838.)

* Le soussigné, concessionnaire du canal français de Roubaix,

Vu le cahier des charges arrêté le 20 octobre dernier, pour la concession du canal de l'Espierre, et portant, art. 7 :

« L'alimentation aura lieu, savoir : d'abord, par une prise d'eau faite dans l'Espierre, au-dessus de la 3e écluse, d'autres prises d'eau dans cette rivière pouvant encore avoir lieu pour l'alimentation des biefs inférieurs ;

» Ensuite, par le canal français de Roubaix, dont l'étiage se trouvera de niveau avec le 3e bief du projet.

» Les eaux d'alimentation seront réduites, le plus possible, au moyen de réservoirs adaptés à chaque écluse et économisant un tiers des éclusées.

» Si ces moyens n'étaient pas suffisants, l'alimentation se compléterait par le jeu de pompes à vapeur qui puiseraient les eaux de l'Escaut, aux environs de la 1re écluse, et les porteraient, soit directement, soit à plusieurs reprises, au 3e bief du canal. »

Considérant que, par une déclaration datée de Lille, le 24 octobre 1826, le sieur Brame, concessionnaire primitif du canal de Roubaix, a pris l'engagement suivant :

« Le soussigné prend l'engagement, dans le cas où son canal serait prolongé, par le gouvernement des Pays-Bas, jusqu'à l'Escaut, à l'endroit du village de l'Espierre, de donner gratuitement l'eau nécessaire à l'alimentation du dit canal des Pays-Bas, aux niveaux fixés par sa navigation.

» Il promet qu'il n'établira aucune écluse entre la frontière des deux royaumes et la ville de Roubaix, dont l'intérêt, de cette manière, deviendra le même que celui des Pays-Bas, pour l'alimentation du dit canal.

» Il s'entendra avec le gouvernement des Pays-Bas, pour que les chômages annuels aient lieu en même temps dans les deux royaumes.

» Il fait ces promesses sous les restrictions suivantes :

» 1° Que le canal des Pays-Bas sera construit sur les mêmes dimensions que le sien, tant pour la largeur que pour le tirant d'eau et les dimensions des écluses;

» 2° Que la chute d'eau, à la 1re écluse des Pays-Bas, près de la frontière, ne dépassera pas 3m,40;

» 3° Que l'alimentation qu'il promet, sera uniquement dans le but de la navigation de la Marque à l'Escaut, et non pour toute prise d'eau ou autre canal qui pourrait y aboutir dans la suite ;

» 4° Enfin, que les écluses seront entièrement en maçonnerie. »

Déclare, tant pour lui qu'au nom de ses cointéressés, renouveler la déclaration qui précède, en concourant à l'alimentation, dans le sens du § 2 de l'art. 7 ci-dessus transcrit.

Bruxelles, le 8 novembre 1839. J. MASSAU.

Digitized by Google

Les eaux d'alimentation seront réduites, le plus possible, au moyen de réservoirs adaptés à chaque écluse et économisant un tiers des éclusées.

Si ces moyens n'étaient pas suffisants, l'alimentation se compléterait par le jeu de pompes à vapeur, qui puiseraient les eaux de l'Escaut aux environs de la première écluse, et les porteraient, soit directement, soit à plusieurs reprises, au troisième bief du canal.

Les talus des digues qui seront établies pour la formation des rigoles, auront l'inclinaison indiquée ci-dessus pour celles du canal.

ART. 8.

Les remblais pour l'établissement des digues seront élevés avec le plus grand soin, pour éviter les filtrations et les éboulements.

Avant de livrer le canal à la navigation, il faudra régulariser les terrassements sur toute leur longueur, suivant les profils en travers arrêtés par le gouvernement, aux termes de l'art. 12.

ART. 9.

Les écluses avec réservoirs et ponts-levis auront les mêmes dimensions de passage que celles du canal de Pommerœul à Antoing.

Les ponts pour piétons auront une largeur de 1^{m},20 entre les garde-fous.

S'ils sont fixes, il leur sera donné assez de hauteur et de longueur pour que le chemin de halage soit établi en dessous, et que les bateaux puissent y passer librement avec leurs cheminées.

La prise d'eau à l'Espierre, avec barrage à vannes ou à poutrelles, aura les dimensions nécessaires de débouché pour que les eaux ne puissent se relever au-dessus de l'étiage *maximum* du bief supérieur du canal.

Les aquéducs sous le canal et les ponceaux sous les chemins aux abords des ponts, auront une ouverture proportionnée au volume d'eau qui devra y passer.

ART. 10.

Les pierres des chardonnets des écluses, celles des buscs et toutes les tablettes et bornes des ouvrages d'art proviendront des carrières de Maffles, Écaussines et Soignies; celles de deuxième échantillon pour chaînes, radiers, assises, pourront être tirées des carrières dites *d'Antoing et de Tournay,* sans qu'elles puissent avoir plus de 27 centimètres d'épaisseur.

Les briques, si les terres sont reconnues bonnes, pourront être faites sur les lieux.

La chaux sera nécessairement de la qualité dite *maigre* de Tournay.

Tous les ouvrages d'art présenteront d'ailleurs, de même que leurs abords, sous le rapport des dimensions particulières et de l'appareil, une construction analogue à celle des ouvrages de même nature du canal de Pommerœul à Antoing.

Les maisons éclusières et cantonnières auront un jardin de 6 ares au moins de superficie.

Digitized by Google

ART. 11.

Tous les ouvrages sans distinction seront exécutés conformément au présent cahier des charges et aux projets approuvés par le département des travaux publics, d'après les règles de l'art et avec tout le soin nécessaire.

Il n'y sera mis en œuvre que des matériaux de la meilleure qualité que les localités puissent fournir, et, en tout cas, exempts de tous défauts capables de compromettre la solidité et la durée des ouvrages.

En général, les maçonneries de parement seront exécutées en briques et celles de fondation et de remplissage en moellons et libages bruts ou aussi en briques.

Les voûtes des ponts, aquéducs, pourront être faites en briques, les arêtes et les tablettes de recouvrement seront en pierres de taille. Les socles et les cordons seront en moellons piqués sur toutes les faces vues.

ART. 12.

Endéans les trois mois à compter de l'approbation de l'adjudication, le concessionnaire soumettra à l'approbation du gouvernement les projets complets, en triple expédition, de tous les ouvrages à exécuter aux termes du présent devis et cahier des charges.

Ces projets se composeront, pour le canal proprement dit, de plans et de profils en long et en travers, cotés et rapportés à un plan horizontal de comparaison, et, pour les écluses, ponts, maisons éclusières et pontonnières, aquéducs, pontceaux, machines, rigoles, etc., de plans, coupes, élévations et détails de construction.

Aux plans exigés devra être joint un devis explicatif comprenant la description des ouvrages.

Si les projets dont il s'agit s'écartaient, en quelques points, des données du cahier des charges, le concessionnaire serait tenu de signaler ces déviations, que le gouvernement n'admettrait qu'autant qu'il le jugerait convenable.

Le ministre des travaux publics, après examen et rectification, s'il y a lieu, arrêtera les projets définitifs dont le concessionnaire ne pourra plus ensuite s'écarter sans autorisation spéciale.

ART. 13.

Tous les terrains bâtis ou non, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit, définitivement, pour l'établissement du canal et de ses dépendances, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux ou y faire des dépôts et emprunts de terre, seront acquis et occupés par le concessionnaire, et à ses frais.

Le concessionnaire prend également à sa charge toutes indemnités pour détérioration de terrains, pour chômage, modification ou destruction d'usines, et généralement pour tout dommage résultant des travaux.

ART. 14.

A défaut d'arrangement à l'amiable entre le concessionnaire et les propriétaires des terrains mentionnés à l'article précédent, l'acquisition et l'occupation

Digitized by Google

de ces terrains se feront conformément aux lois en vigueur. Les plans parcellaires seront produits par le concessionnaire qui supportera tous frais quelconques d'instance administrative et judiciaire.

ART. 15.

Le canal et ses dépendances devront être complètement achevés et livrés à la navigation, dans un délai de 18 mois, prenant cours à la date de l'approbation des plans par le ministre des travaux publics, sauf telle prolongation que le gouvernement jugerait convenable d'accorder.

ART. 16.

Pendant toute la durée de la concession, le canal et ses dépendances seront entretenus dans le meilleur état, de manière que la navigation soit toujours libre, sûre et facile. Les ouvrages seront soigneusement réparés ou même reconstruits au besoin.

L'état du canal et de ses dépendances sera reconnu annuellement, et plus souvent, en cas d'urgence ou d'accidents, par un ou plusieurs commissaires à désigner par l'administration.

Pour tout accident qui pourrait être attribué au défaut d'entretien du canal et de ses dépendances, le concessionnaire sera passible d'une amende de 1,000 fr. au profit de l'État.

Si l'entretien était négligé sur un point quelconque du canal, le gouvernement aurait l'option, ou de réduire temporairement les péages concédés, d'une quantité qui pourrait aller jusqu'à 50 p. %, et ce jusqu'au moment où les ouvrages seraient remis à l'état d'entretien régulier, ou d'exécuter les travaux d'office, pour le compte du concessionnaire.

ART. 17.

Le gouvernement, en prenant pour point de départ à l'Escaut, la cote des eaux ordinaires de navigation, n'entend prendre sur ce point aucun engagement, ni se soumettre à aucune responsabilité, non plus que sur la marche de la navigation de l'Escaut et les ouvrages qui pourraient y être exécutés dans l'intérêt de cette navigation.

ART. 18.

Le concessionnaire entreprend à ses frais, risques et périls, et sans charge aucune pour le trésor de l'État, tous les travaux nécessaires à l'établissement du canal et de ses dépendances. Cette clause doit être considérée comme la base du contrat; les parties entendent que, dans tous les cas possibles, elle reçoive l'application la plus large.

ART. 19.

En acceptant le présent devis et cahier des charges, le concessionnaire est présumé avoir vérifié les données et calculs sur lesquels il repose, avoir reconnu la réalité de tout ce qui y est posé en fait, et s'être assuré de la possibilité de

Digitized by Google

l'exécuter dans toutes ses parties. Le gouvernement entend n'être pas responsable des erreurs, imperfections ou lacunes qui pourraient s'y trouver.

ART. 20.

Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, dans toute contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner lieu à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

Il en serait de même :

1° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou les péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

2° Des modifications au tarif des douanes et de toutes autres mesures prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration.

ART. 21.

Dans le cas où le gouvernement ordonnerait ou autoriserait la construction de routes, canaux ou chemins de fer, qui traverseraient le canal concédé, le concessionnaire ne pourra mettre aucun obstacle à ces traversées.

ART. 22.

Il sera également permis à qui que ce soit, sauf, s'il y a lieu, l'autorisation du gouvernement, d'établir des embranchements aboutissant au canal. Le gouvernement se réserve expressément le droit d'accorder de nouvelles concessions de routes ou canaux s'embranchant sur le canal ici concédé, ou en prolongement de ce même canal.

ART. 23.

Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques, et tous ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue pour la complète réalisation du canal de l'Espierre et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire.

Il en est de même :

1° De tous frais d'entretien, de réparations, tant ordinaires qu'extraordinaires, et de reconstructions pendant la durée de la concession ;

2° Des frais relatifs à la surveillance générale à exercer par le département des travaux publics, tant sur les constructions que sur l'entretien.

ART. 24.

Après l'achèvement total des travaux, le concessionnaire fera faire, à ses frais, un bornage contradictoire et un plan cadastral de toutes les parties du canal ; il fera dresser, également à ses frais, et contradictoirement avec l'admi-

Digitized by Google

nistration, un état descriptif des écluses, ponts, machines, maisons éclusières et pontonnières, et généralement de tous les ouvrages dépendant du canal; une expédition duement certifiée des procès-verbaux de bornage, du plan cadastral et de l'état descriptif, sera déposée, aux frais du concessionnaire, dans les archives de l'administration.

ART. 25.

La durée de la concession est de 90 ans, à partir du jour où le concessionnaire aura commencé à percevoir les péages.

Le tarif des droits à percevoir par le concessionnaire est réglé ainsi qu'il suit, sauf le rabais éventuel de l'adjudication : 80 centimes par tonneau à charge, pour toute espèce de marchandise, les fumiers, cendres et engrais destinés à l'agriculture exceptés et ne payant que moitié, et 20 centimes à vide.

Pour les bateaux qui ne parcourront pas le canal entier, le droit sera, par kilomètre, de 0 fr. 10 c. par tonneau à charge, et de 0 fr. 025 c. à vide.

Par charge est entendu le chargement effectif du bateau, et, par vide, le tonnage de son plus grand chargement légal.

Aucune perception ne pourra être exercée avant l'achèvement des ouvrages, constaté par procès-verbal de réception de l'ingénieur compétent.

ART. 26.

Le concessionnaire aura le droit de planter sur le chemin de halage, sous la réserve qu'il se conformera à la décision du département des travaux publics, en ce qui concerne l'emplacement et l'essence des arbres.

ART. 27.

Le concessionnaire aura, pendant la durée de la concession, la jouissance des produits de la pêche, des herbages et plantations du nouveau canal.

ART. 28.

Il ne pourra être établi sur le canal, pendant la durée de la concession, aucun nouveau péage, ni perçu aucun droit, soit au profit de l'État ou de la province, soit de communes ou de particuliers.

ART. 29.

La concession sera adjugée publiquement, sous réserve de l'approbation du roi.

L'adjudication se fera par voie de soumissions et au rabais sur les péages.

Les soumissions devront indiquer les rabais, d'un, deux, trois, quatre, cinq, etc., pour cent, que l'on consent à faire sur les péages repris à l'art. 25, considérés comme un tout indivisible.

Cependant, si la société, auteur du projet, acceptait au préalable les conditions du présent cahier des charges, et justifiait, à la séance de l'adjudication,

Digitized by Google

d'avoir déposé le cautionnement de 40,000 fr. exigé par le présent cahier des charges, et que le rabais de l'adjudication ne s'élevât pas à 5 p. %, son offre obtiendrait la préférence et la concession lui serait dévolue.

Tous les frais quelconques à résulter de la mise en adjudication de la concession et des enquêtes préalables, seront exclusivement à la charge du concessionnaire.

Ceux d'enregistrement seront fixes et s'élèveront à un franc soixante-dix centimes.

ART. 30.

Ne seront admises à concourir à l'adjudication que les personnes qui justifieront, par production de la quittance de versement, qu'elles ont versé chez le caissier général de l'État, à Bruxelles, ou chez son agent à l'un des chefs-lieux de province du royaume, et sous l'imputation de : *Cautionnement pour la concession du canal de l'Espierre,* une somme de 55,000 fr. en numéraire, en bons du trésor ou en obligations des emprunts nationaux.

Cette somme comprend :

1° 40,000 fr. à titre de cautionnement proprement dit;

2° 15,000 fr. à titre de prime, pour le cas d'éviction, en faveur de la société F. Corbisier, auteur du projet.

Le concessionnaire, quel qu'il soit, n'obtiendra le remboursement du cautionnement proprement dit, que six mois après l'achèvement complet des travaux, constaté par procès-verbal de l'ingénieur qui aura été chargé d'en faire la réception.

Les soumissionnaires évincés recevront, dans les trois jours qui suivront l'adjudication, le remboursement des sommes par eux déposées.

La société F. Corbisier recevra, le cas échéant, du caissier général de l'État, également dans les trois jours, les fr. 15,000 qui auront été déposés à son profit, à titre de prime, par l'adjudicataire.

ART. 31.

Si, dans le délai stipulé à l'art. 12 du présent cahier des charges, le concessionnaire n'avait pas soumis à l'approbation du département des travaux publics les projets définitifs mentionnés au dit article, ou s'il n'avait pas exécuté les travaux de premier établissement du canal, à l'époque fixée par l'art. 15, et que les retards éprouvés, soit pour la production des projets définitifs, soit pour l'achèvement des travaux, ne pussent pas être attribués, avec raison, à des circonstances de force majeure et indépendantes de la volonté du concessionnaire, celui-ci serait déchu de tous ses droits, et il suffira, pour que sa déchéance soit prononcée, en ce qui concerne l'époque de l'achèvement des travaux, qu'il soit constaté, par un procès-verbal dressé par un ingénieur des ponts et chaussées, que le délai, endéans lequel les ouvrages devaient être exécutés, est expiré et que les travaux ne sont pas achevés.

Le concessionnaire ne sera recevable à invoquer la force majeure, qu'autant

Digitized by Google

que, dans les 20 jours des événements ou circonstances, d'où seraient nés les obstacles, il en aurait fait reconnaître la réalité par l'administration.

Il en serait de même des faits que le concessionnaire croirait pouvoir reprocher à l'administration ou à ses agents; il ne serait admis à en argumenter, qu'autant qu'il en aurait fait reconnaître la réalité et l'influence, au moment où ils auraient été posés, ou dans les 10 jours au plus tard.

Dans aucun cas, le concessionnaire ne pourra baser une demande ou une réclamation quelconque, sur des ordres qui lui auraient été donnés verbalement.

ART. 32.

En cas de déchéance du concessionnaire, le gouvernement pourvoira à l'achèvement des travaux, par le moyen d'une adjudication, à laquelle il sera procédé, aux clauses et conditions du présent devis et cahier des charges, avec cette modification que la concession sera adjugée à celui des soumissionnaires qui aura offert la plus forte somme ou le prix le plus élevé pour les travaux exécutés, les terrains acquis et payés, les matériaux approvisionnés, etc.

Il sera indiqué une mise à prix, représentant la valeur présumée de ces travaux, terrains, matériaux, etc.

Il est toutefois expressément stipulé que l'adjudication pourra avoir lieu pour un prix inférieur à la mise à prix.

Le concessionnaire évincé recevra de l'adjudicataire le montant de la soumission qui aura été présentée par ce dernier. Mais il perdra le cautionnement qu'il aura fourni en exécution de l'art. 30. Ce cautionnement sera acquis à l'État.

ART. 33.

Pour sûreté des obligations imposées au concessionnaire, en ce qui concerne les travaux d'entretien, et sans que celui-ci puisse, dans aucun cas, contester l'opportunité de la mesure, le gouvernement pourra, pendant toute la durée de la concession, exiger la consignation des recettes, et même, si le concessionnaire était en demeure de satisfaire aux réquisitions qui lui auraient été faites à cette fin, opérer les recettes et en consigner le montant par ses propres agents, et ce jusqu'à concurrence d'une somme de 20,000 fr. sur laquelle, le cas échéant, sera récupéré le montant des travaux exécutés d'office, augmenté d'un cinquième à titre d'amende.

Si la somme ci-dessus de 20,000 fr. se trouvait réduite par suite d'exécutions d'office, le gouvernement pourra toujours exiger ou opérer, comme il vient d'être dit, des consignations supplémentaires, pour en rétablir le montant.

Le gouvernement pourra, en outre, se rembourser des dépenses qu'il aurait faites en exécution de l'art. 16, en opérant les recettes directement ou par voie d'adjudication.

ART. 34.

Le gouvernement fera surveiller par ses agents l'exécution des travaux, tant de premier établissement que d'entretien du canal.

Cette surveillance sera exercée aux frais du concessionnaire.

Digitized by Google

A cet effet, celui-ci versera, d'abord, endéans trois mois à dater de l'approbation de la concession, dans les bureaux du gouvernement provincial à Mons, une somme de 1,500 fr., et, en outre, pendant toute la durée de la concession et avant l'expiration du premier trimestre de chaque année, 200 fr. par an.

La somme susmentionnée de 1,500 fr. sera, le cas échéant, ultérieurement augmentée en proportion du retard que l'achèvement des travaux de construction aurait souffert, après l'expiration des 18 mois qui leur sont assignés par l'art. 15.

La surveillance dont il s'agit ici, a pour objet d'empêcher le concessionnaire de s'écarter des obligations qui lui incombent; elle est exclusivement d'intérêt public, et n'emporte aucune direction.

Tout ordre de service, de la part des agents préposés à la surveillance, sera donné par écrit; le concessionnaire aura toujours la faculté de considérer les ordres verbaux comme non avenus.

ART. 35.

Si, pendant la durée des travaux de premier établissement, ou même après leur achèvement, il est reconnu que certains ouvrages n'ont pas été exécutés conformément aux règles de l'art ou aux clauses et conditions du présent devis et cahier des charges, et qu'ils laissent quelque chose à désirer, soit sous le rapport des dimensions, soit sous celui du mode d'exécution et de la nature ou de la qualité des matériaux, le ministre des travaux publics les fera démolir, en tout ou en partie, selon ce qu'il jugera nécessaire.

Le concessionnaire fera, le cas échéant, reconstruire les ouvrages démolis; faute par lui de se conformer à cette clause du présent cahier des charges, les ouvrages démolis seront reconstruits d'office, à ses frais et pour son compte, et le montant de la dépense, augmenté d'un cinquième, à titre d'amende, serait récupéré sur le cautionnement.

ART. 36.

Le concessionnaire fera diriger et surveiller l'exécution de ses travaux, par des agents de son choix et à sa nomination exclusive. Il nommera également les agents qu'il emploiera pour l'entretien du canal et la perception des droits, etc.

Toutefois, les cantonniers devront être, au préalable, agréés par le département des travaux publics ou son délégué.

Le gouvernement accordera aux agents choisis par le concessionnaire, et sur la proposition de ce dernier, telles qualités qui leur seront nécessaires pour l'exercice de leurs fonctions.

Ces mêmes agents seront en outre assermentés devant qui de droit, afin d'être habiles à dresser des procès-verbaux constatant des contraventions. Ils devront être congédiés si le département des travaux publics l'exige.

ART. 37.

Les réglements de police et de navigation du canal seront arrêtés par le gouvernement, le concessionnaire entendu.

Digitized by Google

ART. 38.

A l'époque fixée pour l'expiration de la concession, et par le fait seul de cette expiration, le gouvernement sera subrogé à tous les droits du concessionnaire dans la propriété des terrains et ouvrages désignés aux plan cadastral et état descriptif mentionnés dans l'art. 24, et il entrera immédiatement en jouissance de tous les revenus du canal.

Le canal et ses dépendances seront, à l'époque susdite, remis au gouvernement en bon état d'entretien.

Dans les cinq dernières années de la concession, le gouvernement aura le droit de faire saisie-arrêt sur le produit des péages, et de l'employer à rétablir le canal et ses dépendances dans l'état prescrit, si le concessionnaire ne se mettait pas en mesure de satisfaire pleinement et entièrement à cette obligation.

Quant aux objets mobiliers, tels que matériaux, combustibles, approvisionnements de tous genres, ils resteront la propriété du concessionnaire, à moins que l'État n'en demande la cession, auquel cas la valeur en sera fixée, à dire d'experts.

ART. 39.

Les contestations qui pourraient s'élever entre le gouvernement et le concessionnaire, à l'occasion ou par l'effet de la présente convention, soit qu'elles tiennent à l'interprétation ou à l'exécution des clauses et conditions de la concession, seront, au choix du gouvernement, soumises à des arbitres ou à la juridiction ordinaire des tribunaux. En cas d'arbitrage, la décision des arbitres sera définitive; les parties contractantes renonçant, dès à présent, pour lors, à l'attaquer par aucun moyen d'opposition, d'appel ou de cassation. Les parties désignent pour leurs arbitres communs, le président de la cour d'appel de Bruxelles, le procureur-général près la même cour et le président du tribunal de première instance de la même ville.

ART. 40.

Le concessionnaire sera tenu de désigner un domicile réel ou d'élection, où lui sera adressée toute la correspondance. Si plusieurs personnes se réunissent pour soumissionner l'entreprise, elles devront avoir constamment un mandataire spécial, ayant pouvoir de les représenter et d'agir en leur nom, en tout ce qui concerne la concession. Elles seront en outre solidaires pour toute l'entreprise.

Si, en exécution de l'article suivant, le concessionnaire forme une société en nom collectif ou anonyme, la compagnie sera tenue de désigner l'un de ses membres ou administrateurs, pour recevoir les notifications ou significations qu'il y aurait lieu de lui adresser. Le membre ou administrateur désigné fera élection de domicile dans l'un des chefs-lieux de province du royaume.

En cas de non-désignation de l'un des membres ou administrateurs de la compagnie, ou de non-élection de domicile, par le membre ou administrateur désigné, toute signification adressée à la compagnie, prise collectivement, sera valable, lorsqu'elle sera faite au secrétariat général de la province de Hainaut.

Digitized by Google

ART. 41.

Le concessionnaire pourra céder ses droits à telle association qu'il jugera convenir le mieux à ses intérêts, en se conformant d'ailleurs, à cet égard, aux lois sur la matière.

Articles additionnels.

ARTICLE PREMIER.

A partir de l'époque qui sera déterminée par le gouvernement, et aussi long-temps qu'il en reconnaîtra la nécessité, dans l'intérêt de la navigation belge sur Dunkerque, les conducteurs de tous les bateaux, venant de l'Escaut et entrant dans le canal de l'Espierre, consigneront, entre les mains d'un contrôleur de la navigation à nommer par le gouvernement, une somme de 25 centimes par tonneau.

Cette somme sera restituée aux bateliers, lorsqu'ils auront produit la preuve que leurs cargaisons n'ont point été déchargées sur des parties du territoire français situées au delà de Watten, point de jonction du canal de la haute Colme et de la rivière l'Aa, ou au delà de Cassel, dans l'hypothèse de l'ouverture d'un canal de Hazebrouck à Bergues.

La preuve dont il s'agit, sera faite au moyen d'un certificat délivré par le maire de la commune où la cargaison aura été déchargée, et par le chef du poste de douane le plus voisin.

La consignation pourra être remplacée par une caution personnelle solvable et au gré du contrôleur préposé pour la recevoir.

A défaut par le batelier de faire la preuve prévue au § 2 du présent article, la somme consignée sera acquise à l'État, ou, s'il y a une caution personnelle, cette dernière sera tenue de verser au trésor la somme pour laquelle elle se sera engagée, et ce dans les trois jours de la notification qui lui sera faite par le contrôleur de la navigation, ou en son nom.

ART. 2.

Le bureau du contrôleur prémentionné sera établi à la deuxième écluse du canal de l'Espierre du côté de l'Escaut.

Le passage de cette écluse sera interdit à tout bateau qui n'aura pas effectué la consignation ci-dessus stipulée.

S'il arrivait que le passage fût livré à un bateau, nonobstant cette défense, fait qui, le cas échéant, pourrait être constaté par procès-verbal du contrôleur de la navigation ou de son délégué, le concessionnaire du canal de l'Espierre deviendrait débiteur de la consignation calculée sur le plus fort tonnage des bateaux qui fréquenteront la ligne de l'Espierre. A défaut par le concessionnaire d'effectuer la dite consignation, dans les 24 heures de la notification du procès-verbal, il y sera pourvu par la saisie des droits de navigation.

ART. 3.

Le contrôleur du canal de l'Espierre prendra, le cas échéant, des renseignements sur le point de débarquement des cargaisons des bateaux qui auront fait usage du canal, pour se rendre en France.

Digitized by Google

Art. 4.

Dans le cas où ce fonctionnaire aurait des doutes sur l'exactitude du certificat produit en exécution de l'art. 1er additionnel, il sera sursis à la restitution de la somme consignée ou à la décharge de la caution, jusqu'à ce que les faits aient été vérifiés.

Art. 5.

Pour empêcher que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys, il est encore arrêté qu'à partir de l'époque à laquelle le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient la Lys, chargés de pierres, de houille ou de chaux, ne seront admis à être éclusés à l'écluse de Commines, que moyennant le paiement d'un droit spécial de 2 fr. par tonneau. Ce droit sera perçu au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt.

Art. 6.

Les consignation et droit repris aux art. 1er et 5 additionnels seront calculés et perçus par tonneau de 1,000 kilog. du chargement effectif.

Les bateliers seront tenus d'exhiber, à la première réquisition du contrôleur du canal de l'Espierre ou de son délégué, ou à celle du receveur de l'écluse de Commines, leurs lettres de jauge, qui pourront toutefois être vérifiées par un nouveau mesurage, et, en cas de différence, les droits ou consignations seront calculés d'après la contenance effective, reconnue et constatée par le contrôleur ou receveur.

Art. 7.

Dans le cas où le taux de la consignation ou du péage, mentionnés ci-dessus, serait reconnu insuffisant pour empêcher les canaux de l'Espierre et de Roubaix de nuire à la navigation belge sur Dunkerque et la haute Lys, le gouvernement se réserve le droit de l'augmenter, sans que, de ce chef, le concessionnaire du canal de l'Espierre puisse élever de réclamation.

Art. 8.

Le gouvernement se réserve le droit de racheter la concession du canal, pendant dix ans, à partir de l'ouverture de la navigation, moyennant le remboursement de la dépense d'exécution, à déterminer par expertise contradictoire, plus le cinquième de cette dépense, à titre de prime.

Les revenus du canal perçus jusqu'à l'époque du rachat, seront acquis au concessionnaire, qui ne sera chargé des frais d'entretien et d'exploitation que jusqu'à la même époque.

Arrêté provisoirement par le ministre des travaux publics.

Bruxelles, le 14 octobre 1839.

Nothomb.

Accepté par le demandeur en concession.

Bruxelles, le 15 octobre 1839.

F. Corbisier.

Arrêté définitivement par le ministre des travaux publics.

Bruxelles, le 20 octobre 1839.

Nothomb.

Digitized by Google

ARRÊTÉ ROYAL

Portant concession du canal de l'Espierre.

Léopold, roi des Belges,

A tous présents et à venir, salut.

Revu notre arrêté du 11 octobre 1839, qui décrète la construction, par voie de concession de péages, des canaux de Bossuyt à Courtray, et de l'Espierre;

Vu le procès-verbal de l'adjudication, en date du 9 novembre courant;

Considérant

Qu'aucune soumission n'a été déposée pour le canal de Bossuyt à Courtray;

Que, pour le canal de l'Espierre, indépendamment de l'offre du demandeur en concession, une soumission a été présentée par le sieur Messen, lequel a fait un rabais de 6 p. % sur les péages stipulés au cahier des charges, rabais qui devait avoir pour effet d'évincer le demandeur en concession;

Qu'en conséquence, le sieur Messen a été déclaré concessionnaire, sous réserve de notre approbation;

Vu la loi du 19 juillet 1832, prorogée par celle du 25 décembre 1838;

Nous avons arrêté et arrêtons :

ARTICLE PREMIER.

L'adjudication de la concession du canal de l'Espierre, à laquelle il a été procédé, par devant notre ministre des travaux publics, le 9 novembre courant, est approuvée; en conséquence, le sieur Jacques Messen, natif de Nieuport, faisant élection de domicile à Bruxelles, est déclaré concessionnaire du canal de l'Espierre, et ce, sous les clauses et conditions qui résultent :

1° Du cahier des charges arrêté par notre ministre des travaux publics, le 20 octobre 1839, et de la convention conclue avec la France, le 27 août;

2° De la soumission du dit sieur Messen, en date du 9 novembre 1839 (1);

---

(1) SOUMISSION.

Je soussigné Jacques Messen, né à Nieuport, Flandre occidentale, entrepreneur de travaux publics, demeurant, en ce moment, hôtel de Suède, à Bruxelles, où je fais élection de domicile, après avoir pris connaissance du cahier des charges publié dans le *Moniteur* du 22 octobre dernier, concernant les travaux du canal de l'Espierre, m'engage à exécuter les dits travaux, à mes risques et périls, et déclare me soumettre à toutes les clauses et conditions qui y sont énoncées, moyennant une réduction de 6 p. %, sur les péages fixés par le dit cahier des charges.

Pour garantie de la présente soumission, j'ai déposé à la caisse de M. l'agent du caissier-général de l'État, à Gand, la somme de cinquante-cinq mille francs, suivant le récépissé ci-inclus.

Bruxelles, le 9 novembre 1839.

J. MESSEN.

(*Annexe n° 4 du procès-verbal d'adjudication du 9 novembre* 1839.)

Digitized by Google

3° Du procès-verbal d'adjudication en date du même jour, 9 novembre 1839 (1).

ART. 2.

Les propriétés bâties ou non bâties, qu'il sera nécessaire d'acquérir ou d'occuper, soit définitivement, pour l'établissement du canal et de ses dépendances, soit, provisoirement, pour en extraire des matériaux ou y faire des dépôts et emprunts de terre, seront acquises ou occupées, conformément aux lois en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

Notre ministre des travaux publics est chargé de l'exécution du présent arrêté, qui sera inséré au *Bulletin officiel*.

Donné à Wiesbaden, le 14 novembre 1839.

LÉOPOLD.

Par le roi :

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

(1) Voir les notes 1 et 2, pag. 368.

Digitized by Google

TABLE.

Pages.

Exposé 343

ANNEXES.

Convention du 27 août 1839, entre la Belgique et la France 345
Ratifications du gouvernement belge, du 11 octobre 1839 346
Ratifications du gouvernement français, du 15 septembre 1839 347
Procès-verbal d'échange des ratifications, du 16 octobre 1839 348
Arrêté royal du 11 octobre 1839, qui décrète les deux canaux . . . . . *Ib.*
Arrêté ministériel, du 20 octobre 1839, qui approuve les cahiers des charges et fixe le jour de l'adjudication 353
Cahier des charges pour la concession du canal de Bossuyt 355
Cahier des charges pour la concession du canal de l'Espierre 366
Arrêté royal du 14 novembre 1839, portant concession du canal de l'Espierre . . 380

Digitized by Google

APPENDICE.

1.

RAPPORT fait par M. Van Hoobrouck de Fiennes, *au nom de la section centrale du budget des travaux publics, comme commission spéciale, sur les pétitions relatives au canal de l'Espierre* (1).

(Chambre des Représentants. — Séance du 20 décembre 1839.)

Messieurs,

Dans l'une de vos précédentes séances, vous avez engagé la section centrale à laquelle avait été confié, cette année, l'examen du budget des travaux publics, à vous présenter un rapport sur les différentes pétitions qui vous avaient été adressées relativement à l'établissement du canal de l'Espierre.

Pour répondre à la mission que vous lui aviez confiée, la section centrale a examiné ces pétitions avec une sérieuse attention. Elle m'a chargé de vous présenter une analyse succincte des motifs qu'elles contiennent et de vous soumettre ses résolutions.

La première pétition vous est envoyée par la chambre de commerce de Tournay. Celle-ci avait espéré que l'enquête solennelle qui a eu lieu à Courtray, aurait porté la conviction dans tous les esprits, sur l'irrécusable intérêt de ce canal pour l'arrondissement de Tournay.

Elle félicite le gouvernement de ce qu'il n'a pas hésité plus long-temps à prendre un parti, et vous fait connaître que la construction du canal est vivement désirée par tout le commerce de son ressort. Dans son opinion, ce canal doit être utile non seulement au pays tout entier, mais encore à l'arrondissement de Tournay en particulier, puisqu'il a pour effet non seulement de développer puissamment la navigation par ses eaux intérieures, mais encore de doubler le débouché des matières pondéreuses, telles que les chaux de Tournay, de Basècles, les pierres à bâtir et à diguer, les marbres, les grès, les foins et

(1) La section centrale était composée de MM. De Behr, *président*, Doignon, Du Bois, Sigart, Dolez, D'Hoffschmidt, et Van Hoobrouck de Fiennes, *rapporteur*.

Digitized by Google

bientôt peut-être les charbons, car dans plus d'une localité les travaux de recherches font espérer des résultats favorables.

La seconde pétition vous est adressée par les divers représentants des sociétés charbonnières du couchant de Mons et par un grand nombre de négociants, banquiers et industriels.

Dans cette pétition, ils s'attachent principalement à combattre tous les arguments présentés par M. Verrue-Lafrancq contre l'établissement du canal de l'Espierre, et surtout l'assertion émise par celui-ci qu'aucun intérêt essentiel belge n'est attaché à ce canal. Qu'est-ce donc, disent-ils, que l'intérêt des carrières et des chaufours de l'arrondissement de Tournay, que l'intérêt des charbonnages du bassin de Mons? deux branches d'industrie qui exigent annuellement l'emploi de capitaux qui s'élèvent à plus de trente millions de francs et qui donnent du travail à plus de 100,000 ouvriers.

La troisième pétition est celle de la chambre de commerce de Courtray, qui n'a pu voir, dit-elle, sans surprise et sans un profond découragement ce que le gouvernement a fait, depuis trois mois, en faveur de ce canal.

Elle rappelle que le conseil provincial de la Flandre occidentale, les députations permanentes des deux Flandres, les chambres de commerce de Courtray, d'Ypres, d'Ostende, les conseils communaux de Tournay, Courtray, Ypres, Menin, Roulers, Iseghem, Furnes, Nieuport, Wervicq, Commines, Rousbrugghe et d'un grand nombre d'autres localités, ont fait de nombreuses mais vaines démarches pour empêcher le canal de l'Espierre, canal funeste, et parce qu'il détruit la navigation des Flandres, et parce qu'il empêche la concession du canal si utile de Bossuyt. Elle finit par protester, en acquit de son devoir, contre cette concession qui blesse les intérêts qu'elle a mission de défendre.

Le conseil communal de la ville d'Ypres s'élève à son tour contre le canal en question. Il regrette vivement que, malgré ses réclamations unanimes et la manifestation non équivoque de l'esprit public dans les Flandres, l'onéreux traité qui autorise le canal de l'Espierre ait été conclu et ratifié. Il réclame l'exécution de l'art. 68 de la Constitution dont la concession de ce canal est une violation manifeste, puisque cette concession n'est pas une convention, mais bien un véritable traité de commerce entre la France et la Belgique, revêtu de toutes les formes diplomatiques usitées, et auquel sont applicables les dispositions de ces articles de notre pacte fondamental. Le conseil communal de la ville d'Ypres finit par vous prier d'évoquer devant vous la question des canaux de Bossuyt et de l'Espierre, persuadé qu'il est, qu'alors il n'aura pas à subir un traité dont les conséquences seraient la ruine d'une des branches de la prospérité du pays.

Au conseil communal de la ville d'Ypres succède la chambre de commerce de la même ville, qui proteste à son tour contre l'établissement du canal de l'Espierre. Pendant vingt-cinq ans, dit-elle, nous avons combattu ce projet; pendant vingt-cinq ans nous avons fait échouer cette conception anti-nationale. Il appartenait au ministre actuel d'assumer la responsabilité d'un acte devant la conséquence duquel a toujours reculé le ministre Van Maanen lui-même.

Digitized by Google

La chambre de commerce d'Ypres entre ensuite dans des considérations longuement développées pour combattre les arguments présentés en faveur du canal par ses partisans.

Enfin, elle fait valoir qu'il est un autre motif bien grave pour annuler la convention du 27 août dernier : c'est qu'elle serait faite dans l'absence de toute loi prescrivant les formes à observer pour une pareille concession. Car le gouvernement ne peut pas même invoquer, dit-elle, les enquêtes ou autres formalités faites en vertu de la loi du 19 juillet 1832 sur les concessions, laquelle ne saurait recevoir son application qu'aux communications à l'intérieur du royaume.

Elle finit par vous conjurer d'évoquer une affaire d'une importance aussi majeure en faisant usage de l'art. 40 de la Constitution, et en instituant une enquête, afin que la vérité vous soit dévoilée toute entière.

Quelques exploitants, industriels et banquiers, dans une requête publiée, s'étant appuyés de l'avis favorable émis dans le principe par le conseil communal de Tournay sur le canal de l'Espierre, ce conseil, dans une petition qu'il vient de vous adresser, déclare que ce vote qui, d'ailleurs, remonte à 1834, a été donné sans connaissance de cause. L'assemblée, dit-il, prise au dépourvu, adopta de confiance la proposition qui lui était faite ; mais elle n'a pas hésité à revenir de cet avis précipité, et, après une discussion contradictoire et approfondie, elle s'est presque unanimement rangée parmi les opposants de ce canal, et elle a recherché toutes les occasions de se prononcer contre sa confection.

Après avoir cherché à combattre tous les arguments reproduits dans la requête mentionnée ci-dessus, et avoir vivement repoussé l'insinuation d'avoir été guidée dans son opposition par un esprit de localité, l'administration communale de Tournay déclare qu'elle repousse le canal de l'Espierre, parce qu'il causerait de la perturbation dans le régime des eaux de l'Escaut, et entraverait l'assèchement des prairies aux points d'où dépendent et l'état sanitaire des rives et une richesse agricole d'une valeur considérable.

Nous avons maintenant, Messieurs, à vous rendre compte de trois autres pétitions encore.

La première est du sieur Verrue-Lafrancq, auteur et demandeur en concession du canal de Bossuyt à Courtray, destiné à joindre l'Escaut à la Lys.

Le pétitionnaire expose :

1° Que le canal de Roubaix, venant de faire une concurrence redoutable à la jonction de l'Escaut à la Lys, par le canal dont il est l'auteur, rend l'exécution de celui-ci impossible ;

2° Que le gouvernement français, sachant qu'il résultait de l'avis de la commission d'enquête de 1838, que le canal de l'Espierre n'était pas d'utilité publique, employa la voie diplomatique pour en obtenir le décrètement, et que, par suite, un traité fut conclu à Paris, le 27 août, à l'effet d'en imposer l'obligation à la Belgique, sous certaines conditions destinées, dans l'intention des hautes parties contractantes :

Digitized by Google

a. A empêcher que la navigation belge sur Dunkerque ne prît la voie française;

b. A garantir le canal de Bossuyt à Courtray de tous préjudices.

3° Qu'à la suite du traité et après avoir obtenu un arrêté royal qui décrète l'ouverture du canal de l'Espierre, le ministre des travaux publics, sans consulter le pétitionnaire, modifia le cahier des charges qu'il lui avait soumis, et annonça, par un avis du 20 octobre, inséré au *Moniteur* le 22, l'adjudication simultanée du canal de l'Espierre et de celui de Bossuyt à Courtray, pour le 9 novembre courant, en ne laissant ainsi que *dix-huit* jours entre l'annonce et la réalisation d'une adjudication d'une aussi grande importance.

Le pétitionnaire voit dans les dispositions qui précèdent :

1° Une violation de l'art. 68 de la Constitution;

2° Une lésion flagrante de ses droits tels qu'ils lui étaient garantis par l'arrêté royal du 29 novembre 1836, art. 17, § 3, et art. 18, § 4.

En conséquence, il réclame l'intervention du pouvoir législatif, afin que tout ce qui a eu lieu, à partir inclusivement de la ratification du traité du 27 août dernier, ne sorte point son effet jusqu'à ce que :

1° Le traité dont il s'agit, soit soumis à la délibération des Chambres, et que le canal de l'Espierre ne soit construit qu'après avoir été autorisé par une loi;

2° En supposant cette autorisation, jusqu'à ce que l'on se soit mis d'accord avec lui sur les conditions du canal dont il a fait le projet, et nommément sur les garanties à stipuler pour que le canal de l'Espierre, conçu uniquement dans un intérêt étranger, ne vienne pas empêcher la construction du canal éminemment national de Bossuyt à Courtray.

La seconde de ces pétitions est celle du sieur Ronstorff.

Le pétitionnaire prétend que le canal de l'Espierre a été adjugé, sans concurrence, le 9 novembre, et qu'il a vainement réclamé un ajournement à quinzaine. Cette demande était fondée :

1° Sur ce qu'il lui avait été impossible de faire faire tous les travaux et calculs nécessaires pour établir le coût du canal et son produit présumé, dans le peu de temps laissé entre l'arrêté royal de mise en adjudication, daté du 20 octobre, publié le 22, et le 9 novembre, jour de l'adjudication; l'importance des travaux s'élevant, d'après le devis du sieur Corbisier, à 1,100,000 fr.; il me fallait, dit-il, plus de 18 jours pour être fixé sur une concession aussi majeure;

2° Sur ce que le cahier des charges était seul déposé au ministère des travaux publics, et n'était pas accompagné des pièces prescrites par l'arrêté réglementaire du 29 novembre 1836.

Le pétitionnaire ajoute que c'est en vain que le ministre prétend que les plans et cahier des charges sont assez connus par la première enquête de 1834, et par la seconde de 1838; ces pièces, publiées alors, l'avaient été, d'après lui, dans le seul but de faire déclarer l'utilité publique, et non de provo-

Digitized by Google

quer les soumissions. Jusqu'à l'arrêté royal qui consacre cette déclaration, et le cahier des charges qui fixe la direction du canal et les dimensions des ouvrages, les calculs restaient d'autant plus impossibles à faire, que le projet primitif tenait même indécise la question de savoir si le canal se faisant, il aurait lieu en grande ou moyenne section, et que tout cela n'a été réellement connu que par le *Moniteur* du 22 octobre, 18 jours avant l'adjudication.

Enfin, le pétitionnaire fait connaître qu'il conste même du procès-verbal de l'adjudication, qu'un nouvel ouvrage important, savoir, un tunnel au point de rencontre du canal et du chemin de fer de Tournay à la frontière, a été ajouté, au moment même, aux travaux à faire, et conséquemment à ceux à prendre en considération par les concurrents. Cette nouvelle clause devait suffire elle seule pour faire prononcer l'ajournement de l'adjudication.

Pour ces motifs, le pétitionnaire demande que l'adjudication du canal de l'Espierre, faite le 9 novembre dernier, ne sorte pas ses effets, et qu'il soit procédé à une nouvelle adjudication, en donnant aux personnes disposées à soumissionner, le temps convenable pour qu'elles puissent faire leurs calculs et s'y présenter en connaissance de cause.

Enfin, Messieurs, la dernière pétition dont nous avons à vous faire l'analyse, est celle du sieur Frédéric Corbisier, qui croit devoir vous soumettre quelques observations contre le contenu des deux pétitions précédentes, celles des sieurs Verrue-Lafrancq et Ronstorff.

Le pétitionnaire expose que, lorsqu'il présenta au roi sa demande tendant à obtenir la concession du canal de l'Espierre, cette demande fut instruite suivant les formes prescrites par l'arrêté royal du 18 juillet 1832, et se trouva accompagné de toutes les pièces dont le sieur Ronstorff fait l'énumération, hors celle qu'il désigne sous le n° 7, cet arrêté n'exigeant point la production des plans de détail. Les autres documents annexés à la requête, sauf le plan et le profil du canal proposé, auraient été publiés, et suffisaient, d'après lui, pour qu'un soumissionnaire sérieux pût d'avance faire ses calculs de manière à se présenter à l'adjudication en pleine connaissance de cause.

Pour établir ces calculs avec plus d'exactitude, chacun pouvait se faire représenter, dans les bureaux du ministre des travaux publics, non seulement ce plan et profil que le pétitionnaire y avait déposés en 1833, mais encore ceux dressés, sept ans auparavant, par l'ingénieur en chef des ponts et chaussées De Brock. C'est donc à tort, suivant le pétitionnaire, que le sieur Ronstorff prétend imputer au ministre des travaux publics l'impossibilité où il s'est trouvé de prendre part à l'adjudication du 9 novembre dernier.

Le pétitionnaire entre ensuite dans de longs développements pour prouver qu'il y avait urgence à procéder immédiatement à l'adjudication publique, sous peine de voir, par suite d'un changement de tarif des charbons anglais, alimenter jusqu'aux mines françaises les plus voisines de notre frontière.

Ces motifs l'ont déterminé, dit-il, à s'opposer à l'ajournement demandé par les sieurs Verrue-Lafrancq et Ronstorff, lors de l'adjudication, et le déter-

Digitized by Google

minent encore aujourd'hui à vous demander à passer à l'ordre du jour sur les pétitions qu'ils vous ont adressées.

Cet exposé suffira, Messieurs, pour vous prouver combien il eût été difficile à votre section centrale de se prononcer, en présence de ces allégations souvent contradictoires, mais toujours appuyées sur les intérêts les plus graves des localités alternativement représentées. Elle a néanmoins cru que toute cette discussion pouvait se résumer en trois questions principales sur lesquelles elle appelle votre attention.

La première est celle de savoir si le traité du 25 août rentre dans la catégorie de ceux qui doivent être communiqués à la Chambre, et obtenir son autorisation, aux termes de l'art. 68 de la Constitution.

La seconde est celle de savoir si toutes les formalités requises pour appeler la concurrence, ont été observées relativement à l'adjudication des canaux de l'Espierre et de Bossuyt à Courtray.

Le sieur Verrue-Lafrancq, dans sa pétition, cite le § 4 de l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, ainsi conçu :

« Lorsque le cahier des charges aura été arrêté par le ministre de l'intérieur, le demandeur en concession sera tenu de soumissionner l'entreprise aux clauses et conditions y requises, et ce dans un délai d'un mois à dater du jour où il en aura été donné communication. »

Or, le sieur Verrue-Lafrancq cite ce fait remarquable que ce n'est que le 23 octobre qu'il a reçu communication du cahier des charges arrêté par le ministre le 20 octobre, et le 9 novembre, 17 jours après, il a été procédé à l'adjudication. Ce fait, cité également par le sieur Ronstorff, n'a pas été contredit par le sieur Frédéric Corbisier.

La troisième question est celle de savoir si les garanties stipulées par le ministre, lors du traité du 27 août, sont suffisantes pour rendre désormais possible l'établissement du canal de Bossuyt à Courtray, malgré les assertions contraires émises par le sieur Verrue-Lafrancq.

Votre section centrale n'ayant aucun moyen d'apprécier les faits soulevés à l'occasion de ces questions, mais considérant toute leur gravité, a l'honneur de vous proposer le renvoi des pétitions dont elle vous a présenté l'analyse, à M. le ministre des travaux publics, avec demande, avant la discussion du budget de son département, d'explications sur les trois questions énumérées ci-dessus. Elle vous propose de plus le dépôt de ces mêmes pétitions sur le bureau pendant la discussion de ce budget.

Le président,
DE BEHR.

Le rapporteur,
VAN HOOBROUCK DE FIENNES.

Digitized by Google

2.

CANAUX DE BOSSUYT ET DE L'ESPIERRE.

***EXPLICATIONS** données par le Ministre des travaux publics, en réponse aux trois questions posées par la Chambre des Représentants.*

(Chambre des Représentants. — Séance du 23 décembre 1839.)

Dans sa séance du 20 décembre, la Chambre, sur la proposition de la section centrale des travaux publics, faisant fonctions de commission spéciale des pétitions, a décidé qu'il serait demandé au gouvernement des explications sur les trois questions suivantes :

La première, de savoir si la convention du 27 août rentre dans la catégorie de celles qui doivent être communiquées à la Chambre pour obtenir l'assentiment législatif, aux termes de l'art. 68 de la Constitution;

La seconde, si toutes les formalités requises pour appeler la concurrence ont été observées, relativement à l'adjudication des canaux de Bossuyt et de l'Espierre;

La troisième, si les garanties stipulées, lors de la convention du 27 août, sont suffisantes pour rendre encore possible l'établissement du canal de Bossuyt à Courtray.

Me renfermant dans le cercle tracé par ces trois questions, je m'empresse de remettre à la Chambre les explications demandées, le fond de la question restant réservé à la discussion publique.

Digitized by Google

PREMIÈRE QUESTION.

CONSTITUTIONNALITÉ.

La loi du 19 juillet 1832 autorise le gouvernement à faire construire des voies de communication et notamment des canaux, en concédant à l'entrepreneur la perception de péages.

Elle ne distingue pas entre les canaux qui aboutissent à la frontière et ceux qui n'y aboutissent point.

C'est en vertu de cette loi qu'a été conclue la convention du 27 août 1839.

Cette convention a été conclue sans que le gouvernement eût besoin d'invoquer les pouvoirs que lui donne l'art. 68 de la Constitution, et, en effet, cet article n'est cité dans aucun acte.

Les pouvoirs dont le gouvernement avait besoin, dérivaient de la loi du 19 juillet 1832.

La convention n'est autre chose qu'une double condition mise à la construction d'un canal et, conséquemment, à la perception des péages; l'entrepreneur du canal ne peut jouir des fruits de son œuvre que sous une double réserve, sous une double restriction.

On aurait pu insérer les deux clauses, l'une au profit de la navigation sur Dunkerque, l'autre au profit du canal de Bossuyt, dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre et se borner à demander au gouvernement français, avant l'approbation de l'adjudication, son adhésion à ces dispositions.

Une adhésion préalable a paru plus convenable, ce qui a rendu la forme d'une convention nécessaire, mais la forme n'a pu changer en rien la nature des pouvoirs en vertu desquels le gouvernement agissait. C'est donc en vertu du droit de concession que le gouvernement a fait la convention, et l'acte de concession absorbe la convention, qui n'en est qu'un des éléments.

Le droit qu'avait le gouvernement, en vertu de la loi du 19 juillet 1832, ne peut être nié; l'acte de concession qu'il a posé subsiste; si l'on pouvait en isoler la convention et se saisir de celle-ci pour la déclarer nulle, la concession n'en subsisterait pas moins : résultat véritablement bizarre.

Ainsi :

1° La convention du 27 août 1839 dérive de la loi du 19 juillet 1832 et non de l'art. 68 de la Constitution;

2° Cette convention n'est que l'accessoire d'un acte principal, la concession, acte principal en dehors du domaine législatif.

Digitized by Google

DEUXIÈME QUESTION.

OBSERVATION DES FORMALITÉS.

Cette question porte et sur le canal de Bossuyt et sur celui de l'Espierre.

CANAL DE BOSSUYT.

Le demandeur en concession du canal de Bossuyt prétend qu'il n'a pas eu le temps nécessaire pour soumissionner.

Nous répondons que s'étant spontanément déclaré le 9 octobre, il était superflu de lui fixer un terme; que, d'ailleurs, il peut soumissionner encore.

C'est ce qui résulte des faits que nous allons rappeler dans leur ensemble et qu'il faut voir dans leur ensemble.

Sous la date du 8 et du 25 mai 1838, le demandeur en concession du canal de Bossuyt a présenté son cahier des charges, formulé en articles, de manière qu'en cas d'approbation du gouvernement, il n'y avait plus que la signature du ministre à apposer. (*Documents à consulter, première partie, pag* 57-64.)

La loi du 19 juillet 1832 déclare d'une manière absolue et sans distinction, art. 3 : *Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé :* disposition qui rendait impossible toute clause prohibitive du canal de l'Espierre, toute clause analogue à celle qu'a obtenue en France le concessionnaire du canal de la Sensée (1).

---

(1) Cette clause est ainsi conçue :

« Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal, au préjudice du canal de la Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, *soit à dix lieues en tous sens de ce canal.* » Art. 11 de la soumission de M. Honnorez, acceptée par la loi du 13 mai 1818.

C'est cette disposition exorbitante, signalée dans la discussion de la loi du 19 juillet 1832, qui a motivé l'art. 8 de cette loi, introduit par amendement; on a voulu mettre le gouvernement belge dans l'impossibilité d'accorder de semblables priviléges. Voici ce que disait l'auteur de l'amendement dans la séance du 14 juillet 1832 (*Moniteur*, n° 198) :

« Cette observation tend à faire une addition à l'amendement, afin que le gouvernement » ne puisse pas accorder d'autre privilége aux concessionnaires que celui du péage, parce » que, si vous accordiez un autre privilége que celui-là, vous empêcheriez de nouvelles routes » de s'ouvrir, de nouvelles canalisations de s'effectuer. C'est ainsi que le canal de Lille à » Roubaix, qui devait être si profitable à la province du Hainaut, ne peut pas exister, parce » que le gouvernement français a le droit d'accorder à ses concessionnaires d'autres privi- » léges que celui du péage, et c'est ce qu'il a fait pour le canal de la Sensée. . . . . » C'est là un vice bien réel, et qu'il est bien utile d'empêcher chez nous; car, je le répète, en » donnant au gouvernement la faculté d'accorder aux concessionnaires d'autres priviléges » que celui du péage, vous empêcheriez les travaux que l'on pourrait juger nécessaire » d'exécuter par la suite. »

Ainsi, d'après les explications formelles de l'auteur de l'art. 8 de la loi du 19 juillet 1832,

Digitized by Google

Aussi le cahier des charges des 8 et 25 mai 1838 porte-t-il, art. 12 : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de navigation, de Bossuyt à Courtray, *ou dans toute autre contrée, voisine ou éloignée,* ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire (1). »

Le demandeur en concession étant ainsi resté dans les conditions de la loi du 19 juillet 1832, l'instruction a pu avoir son cours.

L'instruction étant terminée et la négociation ouverte avec la France ayant amené le résultat demandé par la commission d'enquête, le ministre des travaux publics se disposait, aux termes de l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, à faire savoir au demandeur en concession qu'il acceptait le cahier des charges des 8 et 25 mai 1838.

Le demandeur en concession est allé au-devant de cette communication, en adressant au ministre des travaux publics, sous la date du 9 octobre 1839 (2), la lettre ci-jointe par laquelle, pour rendre le canal de l'Espierre impossible, il a demandé que l'art. 12 du cahier des charges des 8 et 25 mai 1838 fût remplacé par l'article suivant : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de canal, de travaux de navigation, pour opérer une jonction, soit directe, soit indirecte, de l'Escaut à la Lys, voisine ou éloignée du canal, *pourvu qu'elle n'emprunte pas le territoire étranger ou une navigation étrangère,* ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire. »

---

explications contredites, ni par le ministère d'alors, ni par aucun membre de la Chambre, il s'agissait précisément du canal de Roubaix; en France, le concessionnaire du canal de la Sensée avait obtenu, en 1818, une clause réputée prohibitive du canal de Roubaix; on a voulu qu'en Belgique le même concessionnaire ne pût pas obtenir le même privilége; c'est ce que l'on a dit à la législature dès 1832.

Si l'art. 3 de la loi du 19 juillet 1832 n'eût pas existé, un ministère aurait pu accorder au concessionnaire d'une communication en Belgique, par exemple, au concessionnaire du canal de Bossuyt, une stipulation prohibitive du canal de Roubaix; c'est ce que la législature a également interdit au gouvernement.

(1) C'est le contraire de la clause restrictive, stipulée au profit du concessionnaire de la Sensée, par la loi du 18 mai 1818.

Dans l'exposé qui précède la première partie des *documents à consulter,* le ministre des travaux publics a eu soin d'appeler l'attention sur cette absence d'une clause prohibitive du canal de l'Espierre. « Il est à remarquer, dit-il, pag. 9, que M. Verrue-Lafrancq ne réclame » pas en sa faveur le bénéfice des conditions inusitées et même contraires à la loi du » 19 juillet 1832, que les chambres de commerce stipulaient dans leur mémoire au profit du » concessionnaire éventuel, telles que le paiement par l'État des terrains à emprendre et de » toutes les indemnités *et l'exclusion de tout canal débouchant à gauche dans l'Escaut, à gauche* » *ou à droite dans la Lys, depuis la frontière française jusqu'à la distance de dix lieues en-* » *dessous des embouchures des deux canaux dans l'une et l'autre rivière.* » (Voir ces conditions, *Annexe* n° 1, pag. 51 et 52 de la première partie des documents à consulter.)

(2) Il est à remarquer que l'on a encore laissé s'écouler un mois depuis cette lettre, l'adjudication ayant eu lieu le 9 novembre; il est donc vrai de dire que le demandeur primitif, après avoir posé une condition illégale, a eu un mois pour revenir à résipiscence, en se replaçant dans l'art. 3 de la loi du 19 juillet 1832.

Digitized by Google

C'était *soumissionner* le canal de Bossuyt, mais sous une condition déclarée illégale, c'est-à-dire impossible, par la loi du 19 juillet 1832.

Le demandeur en concession ayant ainsi *conditionnellement* soumissionné le canal, il n'y avait plus lieu de lui demander une nouvelle soumission, en lui accordant le délai indiqué par l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836; il est évident qu'il est inutile de fixer un terme à un demandeur en concession, *pour se prononcer, lorsqu'il s'est prononcé* (1).

Il est d'ailleurs à remarquer que l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, a principalement pour but de mettre le demandeur en concession à même de se créer des droits à une indemnité en cas d'éviction : éventualité qui ne pouvait plus se réaliser à l'égard du demandeur primitif, puisque, stipulant par sa lettre du 9 octobre 1839 une condition illégale, il s'était lui-même mis hors de cause.

Il est encore à remarquer que l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836, suppose un cahier des charges *arrêté* par le ministre; or, ici c'est le demandeur en concession, qui, dès le mois de mai 1838, avait proposé un cahier des charges, cahier des charges que le ministre s'est borné à accepter et dont le demandeur n'a plus voulu.

Après la soumission *conditionnelle* faite par le demandeur primitif, le 9 octobre 1839, il ne restait plus qu'à faire un appel aux concurrents disposés à soumissionner *sans cette condition illégale;* c'est cet appel, le seul possible, qui a été fait.

Au reste, quel peut être le but du demandeur en concession du canal de Bossuyt, en réclamant le délai d'un mois pour soumissionner?

Ce but est-il de demander une réadjudication du canal de Bossuyt?

Cette nouvelle adjudication est possible.

Veut-il cette réadjudication sous la condition illégale, prohibitive du canal de l'Espierre?

Cette condition était illégale avant le 9 novembre, et, s'il n'a pu l'obtenir, c'est à la loi du 19 juillet 1832 qu'il doit s'en prendre, et non à l'insuffisance du terme qu'il dit avoir eu pour se décider.

Veut-il cette réadjudication sous la condition que le droit, dû dans certains cas à l'écluse de Commines, soit au préalable augmenté?

Cette augmentation peut encore lui être accordée.

En un mot, ce qui était possible en faveur du canal de Bossuyt avant le 9 novembre, est resté possible.

Ce qui est aujourd'hui impossible en faveur du canal de Bossuyt, l'était déjà avant le 9 novembre.

---

(1) En effet, il est sans exemple que, lorsqu'un demandeur en concession s'est spontanément prononcé ou désisté, on lui ait encore fixé un terme d'un mois pour *faire ce qu'il a déjà fait;* l'art. 18 de l'arrêté royal du 29 novembre 1836 devient alors sans objet; le *spatium deliberandi* est superflu pour celui qui a exprimé son intention, soit par une soumission, soit par un désistement.

Digitized by Google

CANAL DE L'ESPIERRE.

Trois faits sont articulés pour soutenir que les formalités réglementaires n'ont point été observées à l'égard du canal de l'Espierre.

1° *Absence de plan ;*

2° *Insuffisance du délai entre l'annonce de l'adjudication et l'adjudication ;*

3° *Altération du cahier des charges le jour même de l'adjudication.*

Ces faits tombent devant le récit de ce qui s'est passé.

Premier grief.

L'art. 3 de l'arrêté réglementaire du 18 juillet 1832 est ainsi conçu :

» Lorsque la possibilité d'exécution sera reconnue, le ministre ordonnera » une enquête ; elle s'ouvrira sur un avant-projet rédigé par l'auteur de la » proposition, et indiquant le tracé général de la ligne des travaux, les dimen- » sions principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire » de la dépense.

» Lorsque des droits devront être perçus pour couvrir les frais de l'entre- » prise, le tarif en sera joint à l'avant-projet. »

C'est sous l'empire de cette disposition qu'a été faite, le 20 octobre 1833, la demande en concession du canal de l'Espierre ; les pièces exigées par l'art. 3 de l'arrêté réglementaire de 1832 ont été produites, comme on peut s'en assurer, pag. 76 de la première partie *des documents à consulter*. L'on a indiqué la dépense, non seulement pour la petite section, mais pour la grande, pag. 80 ; et le plan général a été dressé pour l'une et l'autre hypothèse.

C'est ce projet, rédigé conformément à l'arrêté réglementaire de 1832, qui a subi l'épreuve d'une double enquête en 1834 et 1838.

L'on ne pouvait en 1838 appliquer au canal de l'Espierre, le nouvel arrêté réglementaire du 29 novembre 1836 :

1° Parce que ce canal avait déjà fait l'objet d'une première enquête ; qu'il n'est dit nulle part qu'un projet subira deux enquêtes ; que le demandeur de 1833 aurait pu même se refuser à toute nouvelle épreuve ;

2° Parce que l'on ne pouvait donner un effet rétroactif à l'arrêté de 1836, arrêté qui n'a été appliqué qu'aux demandes postérieures à sa publication :

D'ailleurs, considérés en eux-mêmes, le projet et le plan du canal de l'Espierre présentés en 1833, sont élaborés avec un soin particulier.

Le projet a été publié et l'inspection du plan, qui sera déposé sur le bureau de la Chambre, n'a point été refusée à celui qui se plaint de n'avoir pu l'obtenir ; nous affirmons qu'il ne l'a jamais demandée. Si, en la demandant, il avait essuyé un refus au secrétariat général, il lui aurait suffi de s'adresser immédiatement au ministre.

Digitized by Google

Deuxième grief.

Les arrêtés réglementaires, soit du 19 juillet 1832, soit du 29 novembre 1836, ne déterminent pas de délai pour la mise en adjudication. On ne peut donc pas dire qu'il y ait infraction d'une disposition quelconque.

S'il faut appliquer à ces adjudications les réglements généraux, ce sera la disposition de l'arrêté royal du 30 juillet 1817, arrêté d'après lequel le terme de rigueur est de huit jours.

Soit qu'on admette qu'il n'existe pas de disposition réglementaire, soit qu'on remonte à l'arrêté de 1817, il est vrai de dire que la fixation du terme dépend des circonstances.

Ce sont donc les circonstances qu'il faut apprécier dans le cas dont il s'agit.

Le projet qui faisait l'objet de l'adjudication est connu et par la première enquête de 1834 et par la seconde de 1838; chose nouvelle et digne de remarque, des documents à consulter, parmi lesquels se trouvent textuellement toutes les pièces du projet de 1833, conçu dans la double hypothèse de la petite et de la grande section, ont été imprimés par les soins du ministère et répandus à profusion. Jamais projet n'avait reçu une plus grande publicité.

Mais, dira-t-on, on ne pouvait se borner à lire ces pièces, il fallait encore faire des vérifications sur le terrain, et les 18 jours qui se sont écoulés, du 22 octobre au 9 novembre, ne suffisaient point.

Nous prétendons que le terme de 18 jours était suffisant, eu égard aux circonstances :

1° Le montant de la dépense, qui est d'un million, ne doit pas faire naître des illusions sur la grandeur de l'ouvrage; un million n'est pas une forte somme, lorsqu'il s'agit d'un canal, et, en effet, le canal projeté n'a pas deux lieues (8,550 mètres), espace que l'on peut certes parcourir, examiner et même niveler en moins de 18 jours.

Il est encore à remarquer que le terrain, par sa disposition naturelle, est tel qu'une vérification est extrêmement facile : l'on pourrait nommer des personnes qui ont visité tout le tracé en un après-midi.

2° Ce qui prouve d'ailleurs que le délai de 18 jours était suffisant, c'est que la personne qui, le 9 novembre, a sollicité une prorogation, et qui n'avait fait aucune vérification sur les lieux, n'a demandé qu'un délai de 15 jours (25 novembre) (1); ce que cette personne avouait ainsi pouvoir faire, du 9 au 25 novembre, elle aurait pu le faire du 22 octobre au 9 novembre.

Troisième grief.

L'art. 6 du cahier des charges pour le canal de l'Espierre, est ainsi conçu : « La communication sera rétablie sur ceux des chemins interceptés par le

(1) Voyez, ci-après, le procès-verbal d'adjudication.

Digitized by Google

canal, dont le maintien sera jugé indispensable ; des ponts.... seront construits à cet effet.... »

Il se trouve que le chemin de fer de Tournay à Mouscron, décrété par la loi du 26 mai 1837, mais non encore exécuté, rencontre le canal.

Il est évident que le chemin de fer étant décrété depuis le 26 mai 1837, le canal, décrété seulement en 1839, devra supporter *les frais de la rencontre,* si nous pouvons parler ainsi ; c'est ce qui résultait du principe général de l'art. 6 du cahier des charges, combiné avec l'art. 23 (1) ; pour qu'il ne pût y avoir de doute, le ministre des travaux publics a cru devoir appeler l'attention de l'assemblée sur cette circonstance, le jour de l'adjudication publique. Nous ajouterons qu'il n'y a presque pas d'adjudication, où des explications ne soient données, soit spontanément, soit sur la demande des assistants ; il n'y a donc pas là d'altération du cahier des charges ; et, si l'explication n'avait pas été donnée, l'art. 6 n'en aurait pas moins reçu l'application que nous venons d'indiquer.

Maintenant que nous avons discuté les trois griefs de la personne qui est survenue le jour de l'adjudication, nous dirons un mot de sa position toute singulière, par rapport tant aux partisans qu'aux adversaires du canal de l'Espierre.

Cette personne veut le canal de l'Espierre et se plaint de ne pas en avoir obtenu la concession.

Les partisans du canal, notamment ceux qui y ont le plus d'intérêt, qui doivent acquitter les péages, les exploitants du couchant de Mons, s'applaudissent du résultat de la journée du 9 novembre.

Cette personne peut-elle compter sur l'appui des adversaires du canal, puisque ceux-là ne veulent pas du canal ?

Peut-elle même compter sur l'appui des partisans du canal, puisque ceux-ci se félicitent qu'elle ait échoué dans sa demande de prorogation ?

Enfin cette personne et le demandeur en concession du canal de Bossuyt se trouvent, l'un par rapport à l'autre, dans une position non moins bizarre

Le demandeur en concession du canal de Bossuyt, proclamant le canal de l'Espierre *inutile,* en propose l'interdiction.

La personne qui est survenue le 9 novembre, regardant probablement le canal comme éminemment productif, c'est-à-dire utile, prétend avoir été dans l'intention d'en solliciter la concession avec un minime péage.

---

(1) « Art. 23. Tous les ouvrages prévus au présent devis et cahier des charges, avec toutes les modifications et additions éventuelles quelconques, et tous ouvrages non prévus, mais dont la nécessité pourrait être ultérieurement reconnue, pour la complète réalisation du canal de l'Espierre et de ses dépendances, sont entièrement et exclusivement, et sans distinction ni exception, à la charge du concessionnaire. »

Digitized by Google

TROISIÈME QUESTION.

GARANTIE EN FAVEUR DU CANAL DE BOSSUYT.

Il n'a pu être question de garantir le marché de Lille et de Roubaix au canal de Bossuyt aux dépens de celui de l'Espierre; car il est reconnu que l'on n'ira pas à Lille et à Roubaix par le canal de Bossuyt (1).

En d'autres termes, le canal de Bossuyt n'a pas, comme le canal de l'Espierre, la prétention de déposséder les canaux français de la Scarpe et de la Deule.

Il demande seulement à ne pas être privé lui-même, par le canal de l'Espierre, de la navigation de la haute Lys belge.

Il fallait donc, pour continuer à le rendre possible, lui assurer le marché de la haute Lys belge.

On n'a pas demandé autre chose, et on ne le pouvait.

En un mot, le canal de l'Espierre est en position de faire une double concurrence :

1° *Pour le marché de Lille et de Roubaix,* il fait concurrence, non au canal de Bossuyt qui s'avoue impuissant quant à ce marché, mais aux canaux français;

2° *Pour le marché de la haute Lys belge,* il fait concurrence au canal de Bossuyt.

Aussi, ce n'est que ce second objet que la commission d'enquête avait en vue, en invitant le gouvernement à prendre les mesures propres à empêcher le canal de l'Espierre de faire concurrence au canal de Bossuyt, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge. (*Procès-verbal du 3 septembre* 1838.)

C'est ainsi que la commission d'enquête a posé le problème; on n'a point élevé de réclamations contre ses conclusions.

Et pourquoi?

Parce que l'on croyait le problème insoluble.

Par un revirement très naturel, dès que le problème imposé au gouvernement par la commission d'enquête, s'est trouvé, contre toute attente, résolu, l'on a déclaré insuffisante la garantie demandée.

---

(1) C'est l'objet de la 3e question, 2e série, posée à la commission d'enquête : *concurrence du canal de Bossuyt avec la Scarpe.*

La commission d'enquête a reconnu, à la majorité de 17 voix contre 2, que le canal de Bossuyt ne remplacerait pas la voie de la Scarpe. (*Voir* pag. 226, 2e partie des documents.)

M. Verrue-Lafrancq le reconnaît également, d'accord en ce point avec M. Mimerel; d'après M. Mimerel, il y aura, en faveur de la Scarpe comparée au canal de Bossuy, une différence de fr. 1-40, d'après M. Verrue-Lafrancq, de fr. 1-69. (*Voir* les observations de ce dernier à la commission d'enquête, pag. 218 de la 2e partie des documents.)

Digitized by Google

Cependant le gouvernement belge était allé au delà des vœux de la commission d'enquête.

La commission avait réclamé une garantie pour la conservation du marché de la *haute Lys belge*.

Or, qu'entend-on, que peut-on entendre par la *haute Lys belge*?

La Lys est *mitoyenne* de Menin à Armentières, c'est-à-dire que la haute Lys belge finit à Menin.

Le gouvernement français a consenti à considérer la haute Lys belge comme ne finissant qu'à Commines, c'est-à-dire, à ajouter à la Lys belge proprement dite, la partie mitoyenne de Menin à Commines.

L'art. 3 de la convention du 27 août porte : « A partir de l'époque à laquelle » le canal de Bossuyt sera livré à la navigation, les bateaux qui descendraient » la Lys chargés de pierre, de houille ou de chaux, seront tenus de payer au » profit du concessionnaire de ce canal, à leur passage à l'écluse de Commines, » un droit spécial *à fixer par le gouvernement belge* et destiné à assurer au » canal de Bossuyt le marché des rives de la Lys, *en aval de cette écluse*. »

Ainsi :

1° On a considéré comme appartenant au marché de la Lys belge, la Lys mitoyenne *en aval de l'écluse de Commines,* c'est-à-dire de Commines à Menin : véritable extension donnée, au profit du canal de Bossuyt, à la demande de la commission d'enquête;

2° On réserve au gouvernement belge le droit de fixer le péage dû à l'écluse de Commines, au concessionnaire du canal de Bossuyt : véritable acte de déférence du gouvernement français et mesure très prudente, car, si le taux était fixé d'une manière immuable dans la convention, quelque élevé qu'il eût pu être, on n'aurait pas manqué de le déclarer insuffisant : grief alors sans réparation possible.

L'arrêté royal du 11 octobre 1839, a fixé à deux francs par tonneau, le droit spécial à payer à l'écluse de Commines, au profit du concessionnaire du canal de Bossuyt, à partir de l'époque où ce canal sera livré à la navigation.

Ce taux est-il insuffisant pour assurer, par rapport au marché de la haute Lys belge, la préférence au canal de Bossuyt sur le canal de l'Espierre?

Il peut être augmenté.

Le gouvernement belge en a le droit.

Le demandeur en concession du canal de Bossuyt peut le prier d'user de ce droit.

Il pouvait, le 9 novembre, jour de l'adjudication, déposer une soumission subordonnée à la condition que le péage de l'écluse de Commines serait élevé de 2 francs à 4 par exemple.

Pourquoi ne l'a-t-il point fait?

Aujourd'hui encore, il peut déclarer que, sous cette condition, il soumis-

Digitized by Google

sionne le canal de Bossuyt, et demander que le jour soit fixé pour une nouvelle adjudication.

Pourquoi ne le fait-il pas?

La réponse à ces questions est dans la lettre du 9 octobre 1839.

Il lui faut autre chose que la garantie demandée par la commission d'enquête.

Il lui faut l'interdiction à tout jamais du canal de l'Espierre (1).

Il lui faut une clause analogue à celle qu'a obtenue le concessionnaire du canal de la Sensée.

Et cependant, quel reproche le canal de Bossuyt peut-il faire au canal de l'Espierre?

Il s'agit, nous le répétons, de deux marchés (2).

1° Le canal de l'Espierre enlève-t-il à celui de Bossuyt le marché de Lille et de Roubaix?

Non.

Le canal de Bossuyt s'avoue hors de cause quant à ce marché que le canal de l'Espierre ne dispute qu'aux canaux *étrangers*.

2° Le canal de l'Espierre refuse-t-il au canal de Bossuyt le marché de la haute Lys, le seul où ces canaux puissent être en concurrence?

Non.

Le canal de l'Espierre se désiste de ce marché; car le droit à l'écluse de Commines serait un véritable droit prohibitif.

---

(1) « Il est évident que le but que je me propose est de rendre impossible l'exécution du » canal de l'Espierre. » Lettre du 9 octobre, *voir ci-après*.

(2) D'après la pétition imprimée de la chambre de commerce d'Ypres, en date du 14 décembre et distribuée le 23, les canaux de Bossuyt et de l'Espierre ont *le même but*.

C'est là une erreur.

Le but du canal de l'Espierre est de déposséder les canaux français de la Scarpe et de la Deule *du marché de Lille et de Roubaix*.

Le canal de Bossuyt n'a pas ce but : celui qui en demande la concession, l'avoue.

Le marché de la haute Lys belge peut devenir un *accessoire* pour le canal de l'Espierre dont le but principal est incontestable.

Cet accessoire, il se l'interdit, car cet accessoire c'est le but en majeure partie du canal de Bossuyt.

Le canal de Bossuyt ne *peut* faire ce que doit faire le canal de l'Espierre : *approvisionner Roubaix et Lille*.

Le canal de l'Espierre ne *veut* pas faire ce que doit faire le canal de Bossuyt : *approvisionner la haute Lys belge*.

Le grand résultat, dans cette question, c'est la conquête du marché de Lille et de Roubaix au profit de la navigation belge, au moyen du canal de l'Espierre.

Ce résultat ne peut être obtenu autrement.

(*Note ajoutée durant l'impression.*)

Digitized by Google

Le canal de l'Espierre pourrait vous enlever un seul de vos marchés ; il vous le laisse; il vous l'offre ; il se l'interdit ; qu'avez-vous de plus à lui demander?

Le canal de l'Espierre consent à ne pas concourir sur le marché de la haute Lys avec le canal de Bossuyt; il se contente de concourir avec les canaux *étrangers* sur le marché du département du Nord. Il renonce au marché de la haute Lys belge; lui demander encore qu'il renonce à la deuxième partie de son objet, son but principal, le marché du département du Nord, ce qui le condamnerait à ne pas exister, ce n'est rien demander en faveur du canal de Bossuyt à qui on accorde ce dont il a besoin, ce serait stipuler au profit des canaux *étrangers* maintenant en possession du marché de Lille et de Roubaix.

Bruxelles, le 22 décembre 1839.

Le ministre des travaux publics,

NOTHOMB.

Digitized by Google

A.

Lettre du sieur Verrue-Lafrancq.

Bruxelles, le 9 octobre 1839.

Monsieur,

Vous m'avez successivement fait parvenir les documents que votre département a publiés concernant le projet du canal de Bossuyt à Courtray et autres projets connexes ; je vous prie de vouloir bien en agréer mes remercîments.

Le résultat de l'enquête tenue à Courtray, le 2 septembre 1838 et jours suivants, m'a été favorable ; l'utilité publique du canal de l'Espierre n'a pas été reconnue, et je croyais n'avoir plus à m'occuper de mon projet que lorsque, conformément aux lois et arrêtés en vigueur, j'aurais été appelé pour être entendu par le conseil ou la commission des ponts et chaussées ; mais le *Moniteur Français*, non contredit par les journaux officiels de la Belgique, ayant annoncé la signature d'une convention qui autoriserait, à certaines conditions, tenues secrètes, la construction du canal de l'Espierre ou de Roubaix, il ne m'est plus permis d'attendre en silence qu'il soit donné suite à ma demande en concession, ou concurremment avec ce projet, ou sans garanties suffisantes contre ce projet.

Je viens donc vous déclarer, Monsieur le Ministre, que, tout en persistant dans ma demande pour obtenir la concession du canal de Bossuyt, que j'eus l'honneur de vous transmettre le 5 mai 1838, je ne puis plus maintenir intégralement le projet de devis et cahier de charges que j'y avais joint, notamment pour ce qui concerne l'art. 12 qui devrait subir le changement suivant, sinon dans ses expressions, du moins dans sa signification, et être remplacé comme suit :

« Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de canal, de travaux de navigation, pour opérer une jonction, soit directe, soit indirecte, de l'Escaut à la Lys, voisine ou éloignée du canal, *pourvu qu'elle n'emprunte pas le territoire étranger ou une navigation étrangère*, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire.

» Il en sera de même ;

» 1° De toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route ou chemin de fer sans exception ;

» 2° Des modifications que pourraient éventuellement subir la taxe des barrières ou les péages, tant sur les voies de communication existantes, que sur celles qui pourraient être créées pendant la durée de la concession ;

» 3° Des modifications au tarif des douanes et de toutes autres mesures prises ou provoquées dans l'étendue des pouvoirs de l'administration. »

Il est évident, Monsieur le Ministre, que le but que je me propose est de rendre impossible l'exécution du canal de l'Espierre que l'on a justement qualifié d'anti-national, parce qu'il est reconnu que, sans pouvoir procurer aucun avantage à la Belgique, il ne peut servir qu'à lui enlever sa navigation intérieure par les Flandres et à former un obstacle *invincible* à l'exécution du canal de Bossuyt : mes cointéressés et moi en sommes tellement convaincus, que nous ne pouvons persister dans notre demande en concession qu'à condition d'être garantis contre cette concurrence ruineuse.

J'ajouterai que je ne crois pas que l'art. 3 de la loi sur les concessions soit un obstacle à l'admission de la réserve que je réclame ; car, en disant « que le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé, » la loi n'a pu avoir pour but que de favoriser la concurrence

Digitized by Google

nationale et les intérêts belges, auxquels je ne forme aucun obstacle, et nullement de favoriser les étrangers, qui ont droit à aide et protection et nullement à des faveurs ruineuses pour les pays qui les accueillent ou qui contractent alliance avec eux.

Agréez, Monsieur le Ministre, l'assurance de mon plus profond respect.

Votre très humble serviteur,

VERRUE-LAFRANCQ (F.).

B.

Procès-verbal d'adjudication.

Cejourd'hui, 9 novembre, il a été procédé, au ministère des travaux publics, rue de la Loi, à Bruxelles, à l'adjudication publique des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre, en vertu de l'arrêté royal du 11 octobre de cette année (*Moniteur* du 22 octobre, n° 295).

M. le ministre des travaux publics ouvre la séance à midi et demi.

Il fait donner lecture d'une protestation qui vient de lui être signifiée par huissier, de la part du sieur Verrue-Lafrancq, protestation annexée au présent procès-verbal. (*Annexe n°* 1.)

Après cette lecture, il déclare qu'il sera passé outre aux adjudications fixées à ce jour.

Il appelle l'attention de l'assemblée sur les deux points suivants :

1° Pour lever tous les doutes, il sera inséré dans le § 2 de l'art. 6 du cahier des charges pour le canal de l'Espierre, les mots suivants :

Un tunnel au point de rencontre du canal et du chemin de fer de Tournay à la frontière ; ce tunnel devant être à la charge du concessionnaire.

2° En ce qui concerne l'alimentation, le concessionnaire actuel du canal français de Roubaix a renouvelé, par la déclaration ci-jointe (*Annexe n°* 2), l'engagement pris par son prédécesseur, de sorte qu'il est bien entendu que cet engagement est pris au profit d'un concessionnaire quelconque du canal belge.

Aux termes du § 4 de l'art. 29 du cahier des charges pour le canal de l'Espierre, le sieur Corbisier (F.), demandeur en concession, remet la quittance de versement du cautionnement de 40,000 francs.

Le sieur Ronstorff (Frédéric) dépose deux quittances, constatant qu'il a versé, tant en obligations qu'en numéraire, le cautionnement de 55,000 fr., requis par l'art. 30 du cahier des charges.

Le sieur Messen (Jacques) dépose également la quittance constatant le dépôt du cautionnement requis par l'art. 30.

Le sieur Ronstorff (Frédéric) déclare que, le délai du 22 octobre au 9 novembre ayant été insuffisant pour faire les vérifications nécessaires, il demande que l'adjudication soit remise au lundi 25 novembre, étant aujourd'hui dans l'impossibilité de déposer une soumission.

Le sieur Corbisier déclare s'opposer à cet ajournement, protestant de tous dommages-intérêts.

Le sieur Messen fait la même protestation.

Le ministre des travaux publics remet la séance à 3 heures et demie pour en délibérer.

La séance est reprise à 3 heures et demie. Il est donné lecture du procès-verbal qui précède.

Le ministre des travaux publics, d'accord avec le conseil des ministres, à qui il en a été référé par lui, déclare qu'il sera passé outre à l'adjudication.

Digitized by Google

A l'instant même, le sieur Smets, huissier près le tribunal de Bruxelles, signifie la protestation ci-jointe. (*Annexe n° 3.*)

M. le ministre des travaux publics déclare que l'adjudication est restée ouverte d'une manière générale, et invite ceux qui auraient des certificats de cautionnement à produire à les présenter.

Aucun nouveau certificat, autre que les trois susindiqués, n'est présenté.

En conséquence, M. le ministre déclare qu'il va recevoir les soumissions.

Une seule soumission est déposée par le sieur Messen.

M. le ministre l'ouvre et en donne lecture. (*Annexe n° 4.*)

Il en résulte que le sieur Messen (Jacques), né à Nieuport, élisant domicile à Bruxelles, hôtel de Suède, offre un rabais de 6 p. °/₀ sur les péages indiqués au cahier des charges.

En conséquence, M. le ministre déclare le sieur Messen concessionnaire du canal de l'Espierre, sous la réserve de l'approbation du roi.

Aucune soumission n'est déposée pour le canal de Bossuyt à Courtray.

Les certificats de dépôt de cautionnement des sieurs Ronstorff et Corbisier leur sont restitués.

En foi de quoi il a été rédigé le présent procès-verbal.

Fait à Bruxelles, le 9 novembre 1839.

NOTHOMB.

MESSEN (J.).

VERRUE-LAFRANCQ (F.).

RONSTORFF (FRÉDÉRIC.)

CORBISIER (F.).

ANNEXES DU PROCÈS-VERBAL D'ADJUDICATION.

N° 1.

Protestation du sieur Verrue-Lafrancq.

1° Attendu que, par arrêté du 20 octobre 1839, M. le ministre des travaux publics met en adjudication, pour le 9 du mois de novembre, la construction, par voie de concession de péages, des canaux de Bossuyt à Courtray et de l'Espierre;

2° Attendu que cette mise en adjudication résulte du traité entre la Belgique et la France, conclu à Paris, le 27 août dernier, entre MM. le comte Le Hon et maréchal duc de Dalmatie, respectivement ratifié par S. M. le roi des Belges, le 11 du mois d'octobre dernier, et S. M. le roi des Français, le 15 du mois de septembre dernier, et qu'aux termes de la Constitution de la Belgique, art. 68, § 2, ainsi conçu : « Les traités de commerce et ceux qui pourraient grever l'État ou lier individuellement des Belges, n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment des Chambres. » Ce qui n'a pas eu lieu;

3° Attendu que le demandeur en concession du canal de Bossuyt, dans son projet de cahier des charges, proposé le 5 mai 1838, n'a inséré l'art. 12, § 1, ainsi conçu : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de route, de canal, de chemin de fer, de travaux de naviga-

Digitized by Google

tion de Bossuyt à Courtray, ou dans toute autre contrée voisine ou éloignée, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire, » que parce qu'il croyait que la loi du 19 juillet 1832 portant, art. 3 : « Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur du concessionnaire que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé, » n'était applicable qu'aux communications à établir dans le royaume, sans emprunter le territoire étranger ou une navigation étrangère, et qu'aussitôt qu'il apprit, par les journaux officiels français, que le traité de Paris précité, ayant pour but la construction du canal de l'Espierre, était conclu, il proposa au ministre des travaux publics, par lettre du 9 octobre dernier, une nouvelle rédaction du dit art. 12, ainsi conçu : « Toute exécution ou toute autorisation ultérieure de canal, de travaux de navigation pour opérer une jonction, soit directe, soit indirecte, de l'Escaut à la Lys, voisine ou éloignée du canal, pourvu qu'elle n'emprunte pas le territoire étranger, ou une navigation étrangère, ne pourra donner ouverture à aucune demande en indemnité de la part du concessionnaire ; »

4° Attendu que si, par la même lettre du 9 octobre, il déclarait maintenir sa demande en concession, il en subordonnait le maintien à l'acceptation, par M. le ministre des travaux publics, de cette nouvelle rédaction de l'art. 12 précité du cahier des charges, et nullement à quelques prétendues garanties stipulées en faveur du canal de Bossuyt à Courtray, sur lesquelles il n'a été ni consulté ni entendu ;

5° Attendu que cette proposition de modification a précédé : 1° l'arrêté royal du 11 octobre 1839 ; 2° l'arrêté ministériel du 20 du même mois ; 3° les stipulations de prétendues garanties en faveur du canal de Bossuyt à Courtray du même jour, 20 octobre ; 4° l'arrêté provisoire du cahier des charges du canal de l'Espierre par le ministre des travaux publics, en date du 14 octobre ; 5° son acceptation par le demandeur en concession, M. Corbisier (F.), le 15 octobre ; et 6° l'arrêté définitif par M. le ministre des travaux publics, du 20 du même mois d'octobre ;

6° Attendu que le cahier des charges pour la concession du canal de l'Espierre stipule en faveur du canal de Bossuyt à Courtray des avantages qui ont été réglés de concert entre le ministre des travaux publics et le demandeur en concession du canal de l'Espierre, sans que le concessionnaire du canal de Bossuyt ait été appelé à les débattre ;

7° Attendu que l'arrêté royal réglementaire sur les demandes en concession de péages, du 29 novembre 1836, porte, § III, art. 12 : « L'instruction précédemment décrite étant terminée, le conseil ou la commission des ponts et chaussées, après avoir entendu le demandeur en concession dans tous ses moyens ou explications, soumettra à l'approbation de notre ministre de l'intérieur un projet de cahier des charges indiquant les points essentiels du tracé, les dimensions des ouvrages principaux, les conditions à remplir dans le but d'assurer les intérêts généraux et ceux des tiers, les garanties d'exécution, le mode de surveillance de l'administration, le tarif des droits à percevoir et la durée de leur perception, le délai dans lequel les travaux seront commencés et achevés, » et que le demandeur en concession du canal de Bossuyt, qui a dû se soumettre et s'est soumis aux dispositions de cet arrêté, n'a été ni appelé ni entendu après l'instruction prescrite ;

8° Attendu que le susdit arrêté, § IV de la soumission et de l'adjudication, art. 18, porte en outre : « Lorsque le cahier aura été arrêté par le ministre de l'intérieur, le demandeur en concession sera tenu de soumissionner l'entreprise, aux clauses et conditions y reprises ; et ce dans un délai d'un mois, à dater du jour où il en aura été donné communication, » et que le cahier des charges, dressé contrairement aux propositions du demandeur en concession du canal de Bossuyt, par M. le ministre des travaux publics seul, n'a été communiqué par lui au dit demandeur en concession que le 23 du mois d'octobre dernier ;

9° Attendu que, dans l'enquête sur le canal de Bossuyt à Courtray et projets connexes, tenue à Courtray, l'utilité du canal de Bossuyt a été reconnue, à la majorité de 16 voix contre 3 ; que, dans la même enquête, l'utilité publique du canal de l'Espierre n'a pas été admise, puisque, sur la question posée « de savoir si une voie nouvelle pour le transport des produits pondéreux du Hainaut vers le centre du département du Nord, est d'utilité publique, » 7 voix se sont prononcées pour et 7 contre cette utilité, et cinq se sont abstenues ;

Digitized by Google

que de plus, et préalablement, les membres de l'enquête qui croyaient à cette utilité avaient cependant subordonné leur vote à l'amendement suivant : « que le gouvernement sera invité à faire insérer dans le cahier des charges de la concession du canal de l'Espierre, une condition suivant laquelle il se réservera le droit de prendre telles mesures qu'il jugera nécessaires pour empêcher, 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux deux Flandres pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour le transport des produits de la Belgique sur la haute Lys belge ; »

10° Attendu, en outre, que l'arrêté royal du 11 octobre dernier, partant des considérations établies par l'amendement précité, « qu'il fallait empêcher, 1° que les canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent à l'avenir faire concurrence aux canaux des Flandres pour la navigation de la Belgique vers Dunkerque ; 2° que les mêmes canaux de l'Espierre et de Roubaix puissent faire concurrence au canal de Bossuyt à Courtray, pour les produits de la Belgique sur la haute Lys belge, » n'atteint nullement le but ; car les stipulations du traité précité de Paris du 27 août dernier, pour la conservation à la Belgique de la navigation sur Dunkerque, consignées dans l'art. 2 de ce traité, subordonnent exclusivement la garantie de cette conservation à la construction d'un canal d'Hazebrouck à Bergues et non à l'état actuel des lignes des canaux français, conduisant de la Belgique à Dunkerque par la Lys ; que, de plus, lors même que le traité de Paris ne serait pas susceptible de cette interprétation, il ne contient pas de garantie suffisante pour assurer à la Belgique l'exécution de son prédit art. 2, puisqu'en effet il sera toujours facile de rendre cette garantie *illusoire* ou *impossible : illusoire,* si la consignation se borne à la somme minime de 25 centimes par tonneau, ainsi qu'elle est maintenant fixée par les articles additionnels du cahier des charges du canal de l'Espierre, et que les bateliers abandonneraient cette insignifiante consignation, aussitôt qu'il leur serait ouvert en France une navigation à grande section, plus courte que celle des Flandres sur Dunkerque ; *impossible,* si le gouvernement belge, ainsi qu'il s'en réserve le droit, par les susdits articles additionnels, majore cette consignation et la porte à un taux assez élevé pour atteindre ce but, puisqu'alors le gouvernement français pourrait répondre à cette mesure, en établissant de son côté un droit proportionnel ou différentiel sur l'entrée des charbons belges en France par les canaux des Flandres ; qu'également, si le gouvernement belge imposait la consignation d'un franc ou plus par tonneau pour les charbons qui se rendraient par l'Espierre à Dunkerque, la France pourrait imposer un franc ou plus par tonneau de droit d'entrée sur les charbons qui continueraient à se rendre à Dunkerque par les canaux des Flandres. Il eût donc fallu, pour pouvoir conserver efficacement la navigation belge sur Dunkerque par les canaux des Flandres, que, par une stipulation expresse, la France s'engageât à porter au même taux le droit d'entrée sur les charbons, depuis la Meuse jusques et y compris le point de jonction du canal de Furnes à Dunkerque, en s'obligeant à ne jamais établir de droit différentiel dans cette zône ainsi modifiée. Pour ce qui concerne la navigation de la haute Lys belge, qu'il fallait conserver à la Belgique, l'art. 5 du même traité de Paris, n'en garantit le maintien que sur la partie en aval des écluses de Commines, pour les houilles, chaux et pierres seulement, et cela seulement pour le cas que le canal de Bossuyt à Courtray se construise ; de sorte qu'en toutes circonstances on abandonne aux canaux de l'Espierre et de Roubaix, les ports belges de Commines, Warneton, Pont-Rouge, Neuve-Église, etc., indépendamment des ports de la Lys française, jusqu'à ce jour alimentés par la navigation belge de la Lys et de l'Escaut, avec passage par Gand.

Si est-il que ce jourd'hui, neuf novembre dix huit cent trente-neuf, à la requête de M. Verrue-Lafrancq (François-Joseph), demeurant à Bruxelles, rue des Cendres, n° 77, demandeur en concession du canal de Bossuyt, je soussigné Devadder (Antoine-Joseph), huissier à la cour de cassation de Belgique, séant à Bruxelles, y domicilié, rue de Loxum, section 7, n° 16 *bis,* ai signifié et déclaré à M. le ministre des travaux publics, en ses bureaux, situés rue de la Loi, où étant et parlant à M. De Bavay, secrétaire-général du dit ministère, que mon requérant, sous réserve bien expresse de tous ses droits quelconques, s'oppose à toute adjudication immédiate des canaux de l'Espierre et de Bossuyt ; demandant que la dite adjudication soit

Digitized by Google

ajournée, jusqu'à ce qu'il ait été fait droit, par le gouvernement, à ses justes réclamations, et protestant énergiquement, sous les dites réserves, pour le cas où il serait passé outre, nonobstant la présente réclamation, de tous dommages-intérêts souffert et à souffrir par mon requérant, relativement tant à l'infraction des lois et arrêtés qui a eu lieu à son égard, qu'à la susdite adjudication des deux canaux susmentionnés et de tous autres chefs.

Et afin que M. le ministre des travaux publics n'en ignore, je lui ai laissé le présent exploit, et ce étant et parlant comme dessus, dont acte coût fr. 15-15.

A. Devadder.

N° 2.

Le soussigné concessionnaire du canal français de Roubaix,

Vu le cahier des charges, arrêté le 20 octobre dernier, pour la concession du canal de l'Espierre, et portant, art. 7 :

« L'alimentation aura lieu, savoir : d'abord, par une prise d'eau, faite dans l'Espierre, au-dessus de la troisième écluse, d'autres prises d'eau dans cette rivière pouvant encore avoir lieu pour l'alimentation des biefs inférieurs;

» Ensuite, par le canal français de Roubaix, dont l'étiage se trouvera de niveau avec le troisième bief du projet.

» Les eaux d'alimentation seront réduites, le plus possible, au moyen de réservoirs adaptés à chaque écluse et économisant un tiers des éclusées.

» Si ces moyens n'étaient pas suffisants, l'alimentation se compléterait par le jeu de pompes à vapeur qui puiseraient les eaux de l'Escaut, aux environs de la première écluse, et les porteraient soit directement, soit à plusieurs reprises, au troisième bief du canal. »

Considérant que, par une déclaration datée de Lille le 24 octobre 1826, le sieur Brame, concessionnaire primitif du canal de Roubaix, a pris l'engagement suivant :

« Le soussigné prend l'engagement, dans le cas où son canal serait prolongé, par le gouvernement des Pays-Bas, jusqu'à l'Escaut, à l'endroit du village de l'Espierre, de donner gratuitement l'eau nécessaire à l'alimentation du dit canal des Pays-Bas aux niveaux fixés par sa navigation.

» Il promet qu'il n'établira aucune écluse entre la frontière des deux royaumes et la ville de Roubaix, dont l'intérêt, de cette manière, deviendra le même que celui des Pays-Bas pour l'alimentation du dit canal.

» Il s'entendra avec le gouvernement des Pays-Bas pour que les chômages annuels aient lieu en même temps dans les deux royaumes.

» Il fait ces promesses sous les restrictions suivantes :

» 1° Que le canal des Pays-Bas sera construit sur les mêmes dimensions que le sien, tant pour la largeur que pour le tirant d'eau et les dimensions d'écluses ;

» 2° Que la chute d'eau à la première écluse des Pays-Bas, près de la frontière, ne dépassera pas 3m,40 ;

» 3° Que l'alimentation qu'il promet sera uniquement dans le but de la navigation de la Marque à l'Escaut, et non pour toute prise d'eau ou autre canal qui pourrait y aboutir dans la suite ;

» 4° Enfin, que les écluses seront entièrement en maçonnerie. »

Déclare, tant pour lui qu'au nom de ses cointéressés, renouveler la déclaration qui précède en concourant à l'alimentation dans le sens du § 2 de l'art. 7 ci-dessus transcrit.

Bruxelles, le 8 novembre 1839.

Messen (J.).

Digitized by Google

N° 3.

L'an 1839, le 9 novembre, à la requête de M. Ronstorff (Frédéric), propriétaire, domicilié à Bruxelles, rue de Ruysbroeck, n° 43, je soussigné Smets (Prosper), huissier près le tribunal de première instance séant à Bruxelles, y demeurant, rue de la Régence, sect. 1re, n° 19, dument patenté, ai déclaré à M. le ministre des travaux publics, en ses bureaux situés rue de la Loi, à Bruxelles, où étant et parlant à M. De Bavay, secrétaire-général, lequel a visé mon original, que mon requérant, sous réserve de ses droits, nuls exceptés et notamment de toute demande en dommages et intérêts, proteste formellement contre toute adjudication immédiate du canal de l'Espierre, sans prolongation de délai ni dépôt préalable des plans généraux et de détail et autres documents indispensables, à l'appui du cahier des charges, et qu'il fait, pour autant que de besoin, défense expresse, sous les réserves que dessus, à M. le ministre susdit, de passer outre à la susdite adjudication et d'y donner son approbation, sans faire droit à la présente protestation, lesquelles protestation et défense sont fondées sur ce que mon requérant, qui a opéré le versement de 55,000 fr. prescrit par l'art. 30 du cahier des charges, s'est proposé, comme il se propose encore, de se porter soumissionnaire pour le canal de l'Espierre ;

Sur ce que les pièces essentielles pour prendre connaissance exacte du projet et l'apprécier dans tous ses détails, notamment le plan général des localités, avec indication du tracé à suivre, n'ont pas été déposées au ministère des travaux publics, mais uniquement le cahier des charges ;

Sur ce que l'adjudication ayant été annoncée le 20 octobre dernier, comme devant avoir lieu le 9 novembre suivant, on n'a pas laissé aux intéressés le temps de se livrer aux travaux, opérations et études nécessaires pour pouvoir arrêter les bases de leur soumission ;

Sur ce que ce mode étrange et insolite de procéder à l'adjudication d'ouvrages d'aussi haute importance compromet l'intérêt public, qui appelle la concurrence la plus libre et la plus étendue, et l'intérêt de mon requérant qui exige la possibilité de se livrer, avant de faire ses propositions, à un examen réfléchi et à un travail approfondi ;

Sur ce qu'enfin M. le ministre susdit n'a pas accueilli les réclamations faites par mon requérant à sa séance d'adjudication de ce jour, et a refusé de lui en donner acte dans le procès-verbal de cette séance.

Et, aux fins que M. le ministre des travaux publics n'en ignore, et ne perde pas de vue *la responsabilité dans laquelle il s'engage*, je lui ai laissé, étant et parlant comme dessus, le double de mon présent exploit. Dont acte coût fr. 6-86.

SMETS (P.).

N° 4.

Soumission.

Je soussigné Messen (Jacques), né à Nieuport, Flandre occidentale, entrepreneur de travaux publics, demeurant, en ce moment, hôtel de Suède, à Bruxelles, où je fais élection de domicile, après avoir pris connaissance du cahier des charges publié dans le *Moniteur* du 22 octobre dernier, concernant les travaux du canal de l'Espierre, m'engage à exécuter les dits travaux, à mes risques et périls, et déclare me soumettre à toutes les clauses et conditions qui y sont énoncées, moyennant une réduction de 6 p. °/₀ sur les péages fixés par le dit cahier des charges.

Pour garantie de la présente soumission, j'ai déposé à la caisse de M. l'agent du caissier-général de l'État, à Gand, la somme de cinquante-cinq mille francs, suivant le récépissé ci-inclus.

Bruxelles, le 9 novembre 1839.

MESSEN (J.).

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE.

Pag.

N° 1. Rapport de la section centrale des travaux publics, faisant fonctions de commission spéciale des pétitions. 383

N. 2. Explications données par le ministre des travaux publics, en réponse aux trois questions posées par la Chambre des Représentants. 389

Préambule. . . . . *Ib.*

1re *question:* constitutionnalité. 390

2e *question:* observation des formalités 391

3e *question:* garantie en faveur du canal de Bossuyt. 397

ANNEXES.

Litt. *A*. Lettre de M. Verrue-Lafrancq, du 9 octobre 1839. 401

Litt. *B*. Procès-verbal d'adjudication, du 9 novembre 1839 402

Annexes du procès-verbal d'adjudication 403

N° 1. Protestation de M. Verrue-Lafrancq, du 9 novembre 1839 . . . . . *Ib.*

N° 2. Déclaration du concessionnaire du canal français de Roubaix, du 8 novembre 1839 406

N° 3. Protestation de M. Ronstorff, du 9 novembre 1839. 407

N° 4. Soumission du sieur Messen, du 9 novembre 1839. . . . . *Ib.*

FIN.

Digitized by Google

Digitized by Google

TABLE GÉNÉRALE.

Pag.

PREMIÈRE PARTIE. — Documents remis à la commission belge. 160

Table de la première partie. 159

DEUXIÈME PARTIE. — Enquête belge de 1838 161

Table de la deuxième partie 263

TROISIÈME PARTIE. — Enquête française de 1836 265

Table de la troisième partie. 339

QUATRIÈME ET DERNIÈRE PARTIE. — Concession, 1839. 341

Table de la quatrième partie 382

APPENDICE.—Explications données à la Chambre des Représentants, le 3 décembre 1839. 383

FIN.

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL

DE

ROUBAIX ET DE L'ESPIERRE.

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL

DE

ROUBAIX ET DE L'ESPIERRE.

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL DE ROUBAIX ET DE L'ESPIERRE.

DISCOURS

PRONONCÉ PAR

M. le Ministre des Travaux publics,

DANS LA SÉANCE DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANS,
DU 26 DÉCEMBRE 1839.

BRUXELLES.
CHEZ DELTOMBE, RUE DE LOUVAIN, N° 41.

1839

Digitized by Google

Digitized by Google

CANAL DE ROUBAIX ET DE L'ESPIERRE.

DISCOURS

PRONONCÉ PAR

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

DANS LA SÉANCE DE LA CHAMBRE DES REPRÉSENTANS
DU 26 DÉCEMBRE 1839.

MESSIEURS,

Il y a neuf ans que la Belgique s'est séparée de la Hollande ; il y avait une profonde incompatibilité entre deux populations, incompatibilité de sentimens et d'intérêts ; cette séparation a été naguère sanctionnée par l'abdication de celui qu'on nous avait imposé comme souverain. Rendus à nous-mêmes, affranchis de nos préoccupations extérieures, est-il dans notre destinée de nous désunir à notre tour? Le nouveau royaume de Belgique renferme-t-il également deux populations ayant des sentimens et des intérêts contraires? Lui est-il réservé d'offrir la contre-partie de l'ancien royaume des Pays-Bas ?

Telles sont les réflexions auxquelles je me suis involontairement livré depuis le jour où l'on nous a annoncé que la Flandre dressait sa liste de griefs contre la Belgique, liste, disait-on, bientôt,

Digitized by Google

aussi longue que celle de la Belgique contre la Hollande, liste sur laquelle on assigne une des premières places au canal de l'Espierre ; telles sont les idées qui m'ont constamment dominé en me préparant à cette discussion que l'on nous a présentée comme une menace et que nous avons acceptée sans crainte.

Nous l'avons acceptée, messieurs, non-seulement en cédant au besoin de nous justifier nous-mêmes, mais encore, et surtout, parce qu'il nous importe d'écarter cette idée que les Flandres sont sacrifiées à une partie des populations wallonnes, idée fatale qu'il ne faut pas légèrement jeter au milieu du public. Nous plaçant à ce point de vue, nous aurons surtout pour but de vous démontrer que le canal de l'Espierre nécessaire au Hainaut, ne compromet aucun intérêt réel dans les Flandres.

C'est une chose bien grave, messieurs, que d'exprimer ainsi à chaque moment l'opinion que, de deux populations qui ne diffèrent, selon moi, que de langage, et qui constituent l'unité belge sortie de la révolution de 1830, l'une doit alternativement être sacrifiée à l'autre : ces suppositions, ces accusations n'affaiblissent pas seulement le gouvernement, elles pourraient finir par affaiblir notre nationnalité même. Aussi est-il de notre devoir de repousser avec énergie ces suppositions, ces accusations.

Et pour nous renfermer dans les travaux publics, seules en cause aujourd'hui, la Flandre occidentale a-t-elle à se plaindre du gouvernement né de 1830 ?

Sept routes ordinaires y ont été construites depuis 1830, ou sont en cours d'exécution; deux autres sont décrétées, deux autres sont promises ; et cependant les barrières de la Flandre occidentale, déduction faite des frais d'entretien, ne laissent presque point d'excédant.

Dans le grand bienfait de la révolution de 1830, le chemin de fer, la Flandre occidentale a une large part ; le chemin de fer la traverse dans deux sens, et cependant l'une de ces lignes aura probablement besoin, pour se soutenir, de la compensation qu'offre l'ensemble du système. Ces deux lignes ont été exécutées avec une remarquable célérité, et cette même ville de Courtray qui est, dit-on, devenue hostile au gouvernement, nous saluait, il y a deux mois, de ses acclamations.

Digitized by Google

Le port d'Ostende, notablement amélioré depuis 1830, est aujourd'hui un des meilleurs de la mer du Nord : on y a dépensé plus d'un million depuis la révolution.

Une seule fois, la Flandre occidentale a échoué dans une question de travaux publics ; mais ce n'est pas le gouvernement qui l'a abandonnée. Et pourquoi le projet dont je rappelle le souvenir, le projet du canal de Zelzaete a-t-il succombé ? Pourquoi semble-t-on frappé d'hésitation et d'incertitude lorsqu'il s'agit de le reprendre ? C'est que l'on a employé contre le canal de Zelzaete les mêmes moyens que contre le canal de l'Espierre : on est venu nous dire mystérieusement à l'oreille : *Un tel ne soutient le projet que parce qu'il y est intéressé*. Tristes moyens et qui cependant manquent rarement leur effet.

A part l'échec éprouvé dans la question du canal de Zelzaete, la Flandre occidentale n'a donc pas à se plaindre, quant aux travaux publics, de la révolution de 1830 ; aurions-nous été assez malheureux pour créer un grief par la concession du canal de l'Espierre ?

Non, messieurs, la concession du canal de l'Espierre n'est point un grief pour la Flandre, sans intérêt véritable dans la question.

La non-concession du canal, l'interdiction de ce canal eût été un grief pour une autre partie de la population, le Hainaut ; refuser plus longtemps cette concession, c'eût été nous rendre coupables : là était le grief.

C'est cette double proposition que je vais établir : vous serez étonnés, et peut-être affligés du retard qu'a éprouvé une belle et grande conception.

Avant d'aborder la question en elle-même, je dois rappeler à la chambre quel est le système de douanes de la France en ce qui concerne l'entrée des houilles.

Ce système est aujourd'hui réglé par l'ordonnance royale du 26 novembre 1837 : je ne remonterai pas plus haut. (*Voyez le tableau à la suite du discours.*)

Il faut distinguer entre la frontière de terre et celle de mer.

L'une et l'autre sont partagées en deux zônes.

Digitized by Google

A. *Frontière de mer.*

De Bayonne, c'est-à-dire des frontières d'Espagne aux sables d'Olonne, droit d'entrée, 30 centimes par 100 kilogrammes.

Des sables d'Olonne à Dunkerque, droit d'entrée, 50 centimes.

B. *Frontière de terre* de la mer à Halluin.

Une voix. — Baisieux.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Je dis Halluin depuis l'ordonnance de 1837.

De la mer à Halluin, 50 centimes.

De Halluin sur le reste de la frontière, 15 centimes.

Vous voyez que les deux zones les plus élevées sont l'une et l'autre, depuis 1837, de 50 centimes.

Ces deux zones se touchent pour former un angle à l'extrémité de la Belgique dans la Flandre occidentale.

Voilà un système de douane au premier abord bien bizarre.

Quels sont les motifs de ces singulières combinaisons?

On a d'abord voulu, et avant tout, garantir contre la concurrence de la houille anglaise les bassins français, les bassins d'Anzin et de Vieux-Condé.

En se tenant à ce premier but, on pouvait prolonger la zone la plus élevée de terre, ne pas la terminer à Halluin, la prolonger, par exemple, jusqu'à la Meuse.

Dès lors, le bassin de Mons se serait trouvé séparé de la France par la zone de 50 centimes.

Au lieu de cela, la zone la plus élevée de terre finit à Halluin, c'est-à-dire à peu près où commence le bassin belge.

Le bassin belge se trouve ainsi dans la zone de 15 centimes.

Ces combinaisons de douane ont donc un double caractère, elles protégent la production française contre la houille anglaise, elles sont favorables à la houille belge.

Aussi dans toutes nos négociations commerciales avec la France, nous efforçons-nous de faire maintenir ce système de douane.

Avant l'ordonnance de 1837, nous étions encore mieux traités, en ce qui concerne l'admission de la houille anglaise; mais, pour ne pas multiplier inutilement les détails, ne revenons pas sur le passé.

J'avais besoin de vous donner ces notions en quelque sorte pré-

Digitized by Google

liminaires, car la question du canal de l'Espierre n'est autre chose que la question charbonnière.

Vous remarquerez encore que la Lys dans laquelle débouche le canal de Bossuyt est comprise dans la zone la plus élevée de terre, et le canal de l'Espierre dans la zone la moins élevée.

Nous arrivons à la question même.

Nous la traiterons pour deux genres d'esprits.

Nous la traiterons d'abord pour ceux qui, admettant les doctrines les plus avancées, ou si l'on veut, les plus absolues en économie politique, pensent qu'il faut rapprocher autant que possible le producteur et le consommateur, en simplifiant le transport qui, pour eux, n'est qu'un moyen, un intermédiaire.

Nous la traiterons ensuite pour ceux qui, n'admettant pas de doctrines aussi absolues, considèrent le transport comme une industrie qu'il faut favoriser, dût-il même en résulter un renchérissement pour les frais de production et de consommation.

Nous plaçant successivement à l'un et à l'autre point de vue, nous montrerons que le gouvernement, en concédant le canal de l'Espierre, a bien fait dans l'un et dans l'autre sens.

Occupons-nous d'abord du premier système : il faut le plus possible abréger le chemin entre la production et la consommation.

Le lieu de production est le bassin houiller de Mons.

Le lieu de consommation est la contrée manufacturière de Roubaix et de Lille.

Le lieu de production est en Belgique.

Le lieu de consommation à l'étranger.

Ce qui ne change rien au fond, car si vous envoyez vos produits indigènes à la consommation étrangère, c'est que vous le voulez bien ; c'est que vous y avez intérêt ; sinon vous les garderiez, et pour les garder, vous les frapperiez de prohibition à la sortie.

S'il entrait dans vos intentions de mettre des entraves à l'exportation, à la consommation étrangère, ces entraves vous les chercheriez dans le système des tarifs de sortie et non dans le système de communication. On a été jusqu'à vous dire que l'exportation de nos houilles est un mal, est la cause du renchérissement dans le

Digitized by Google

pays ; ceux qui sont de cette opinion doivent demander des droits de sortie très élevés ou même la prohibition : ce n'est plus là une question des travaux publics, mais de douanes.

Mais qu'ai-je besoin de faire ces suppositions ? Non seulement nous offrons à la consommation française les produits de nos houillères, mais nous supplions le gouvernement français de rendre ses frontières, au moins en partie, inaccessibles aux houilles anglaises, par le maintien de son système de douane.

En général, de quoi nous plaignons-nous ? quelle est la cause de notre malaise intérieur ? Le défaut de débouchés. Et est-il nécessaire de faire l'apologie de l'exportation dans un pays qui, après avoir immensément développé toutes ses forces productrices, ne sait que faire de ses produits. Quelle est la pensée qui préoccupe tous les esprits, qui inquiète toutes les existences, les plus hautes et les plus humbles, l'ouvrier et le capitaliste, celui qui travaille et celui qui fait travailler ? Comment parviendrons-nous à exporter les fruits de notre travail ? Telle est la question que l'on se fait de toutes parts. Nous avons, par une communication nouvelle, assuré le marché étranger à l'un de nos bassins houillers. Que n'est-il en notre pouvoir de procurer à chacune de nos nombreuses et belles industries un vaste marché à l'étranger et un canal de l'Espierre pour s'y rendre !

Tout en reconnaissant que les marchés étrangers nous sont nécessaires, direz-vous qu'il faut y faire arriver nos produits après les avoir grevés de frais de transport par d'inutiles circuits. Mais c'est vous mettre en contradiction avec vous mêmes ; et votre système d'économie politique pourrait se formuler en ces termes : « Aucun objet destiné à la consommation extérieure ne franchira la frontière qu'après avoir circulé au moins dix jours dans le pays. »

Système absurde, système illibéral, contraire à toutes les tendances de notre époque. Car à quoi tendent tous nos efforts, à quoi tendent les efforts de tous les gouvernemens qui nous entourent, si ce n'est à abréger le chemin entre le consommateur et la chose qu'il demande ; le voyageur et le but qu'il veut atteindre, car le voyageur n'est qu'un consommateur.

Ce résultat s'obtient rarement sans déplacement de quelques intérêts ; je vous le disais récemment : toute communication nou-

Digitized by Google

velle est une expropriation indirecte ; la route de Marche à Terwagne, en dispensant le voyageur du Luxembourg de passer par Namur pour se rendre à Liége, a été une expropriation pour Namur; la route de Bastogne à Aywaille est venue à son tour exproprier en partie la route de Marche à Terwagne; si le canal d'Anvers à Herenthals se fait, ce sera une expropriation pour Lierre; les embranchemens du canal de Charleroy ont été une expropriation pour Seneffe qui *a perdu ses rivages*; je m'arrête, messieurs, il faudrait vous énumérer toutes les communications exécutées, toutes les communications projetées; dans tout cela on n'a qu'un but : rapprocher le consommateur de la chose dont il a besoin, rapprocher le producteur de celui à qui il destine ses produits.

Mais, objectera-t-on, toutes ces expropriations cessent d'être légitimes quand elles se font au profit de l'étranger.

C'est jouer sur les mots : ce que vous faites par le canal de l'Espierre au profit de la consommation étrangère, c'est à votre profit que vous le faites : vous n'avez agi que dans l'intérêt de votre production indigène, de votre bassin houiller de Mons.

Vous voulez traiter le consommateur étranger autrement que le consommateur indigène ; vous croyez avoir le droit de rançonner le consommateur étranger, en ajoutant aux frais nécessaires de production des frais inutiles de transport ; mais rendons-nous compte de la position du consommateur de Lille et de Roubaix. Vous désirez qu'il prenne vos houilles; vous l'engagez même à refuser les houilles anglaises; vous dites au gouvernement français : *Rendez, par votre système de douanes, le département du Nord inaccessible aux houilles anglaises*, et, par une singulière inconséquence, vous rendez le département du Nord peu accessible aux houilles belges par le système de communication. Qu'a dû dire à son gouvernement le consommateur de Lille et de Roubaix? Qu'avait-il le droit de lui dire? «Des sables d'Olonne à Dunkerque, de la mer à Halluin, vous avez élevé une barrière contre la houille anglaise; le bassin d'Anzin paraissant néanmoins insuffisant, vous avez, à partir de Halluin, admis la houille belge à un moindre droit d'entrée; mais voilà la Belgique qui, tout en m'offrant ses produits, veut maintenir un système vicieux de transport ; des deux choses l'une :

Digitized by Google

il faut changer le système de douanes pour me procurer la houille anglaise, ou le système de communication pour me procurer la houille belge. Telle est l'alternative où je vous place. » Voilà le langage que le consommateur de Lille et de Roubaix a eu le droit d'adresser au gouvernement français ; et que pouvions-nous répondre ? Demander le maintien du système de douanes au profit de nos produits, et nous refuser au changement du système de communication. Mais quel est donc le ministère qui, après avoir approfondi cette question, aurait osé accepter la responsabilité d'une semblable contradiction ?

Voilà ce que l'on peut dire en faveur du canal de l'Espierre dans le premier ordre d'idées que j'ai indiqué ; je ne me dissimule pas ce qu'il y a d'absolu dans cette manière de voir ; la mesure néanmoins pourrait paraître déjà suffisamment justifiée ; je vais me placer dans un autre système, dans un autre ordre d'idées, je pourrais dire cette fois, dans un autre ordre de faits, car ici il ne s'agit plus que de faits.

J'ai dit qu'il existait un système vicieux de communication ; que le produit pour aller du producteur au consommateur était forcé à des circuits ; je n'ai pas dit où était le système vicieux de communication ; au profit de quel pays se faisait le circuit ; j'ai même laissé supposer que le système vicieux était en Belgique, que le circuit se faisait au profit de la Belgique ; j'avais besoin de ces suppositions, car je voulais avoir raison dans l'hypothèse la plus défavorable ; mais ce n'était là que des suppositions.

Il y a entre le lieu de production, Mons, et le lieu de consommation, Roubaix et Lille, une communication vicieuse.

Mais cette communication est en France.

Nous envoyons la houille belge à la consommation française par une voie française.

Nous enverrons désormais, au moyen du canal de l'Espierre, la houille belge à la consommation française par une voie belge.

Il y a toujours dépossession, expropriation ; mais c'est la navigation étrangère que nous dépossédons, que nous exproprions : est-ce là ce qui peut valoir au canal de l'Espierre la qualification d'anti-national ?

Digitized by Google

Nous voici au cœur de la question : quel est l'itinéraire de la houille expédiée de Belgique en France ?

Question de fait ; question qu'il suffit de poser pour faire hésiter les adversaires du canal de l'Espierre ; question à laquelle on peut répondre avec une certitude que j'appellerai mathématique.

Prenons pour exemple l'année 1838.

Durant cette année, 5,012 bateaux chargés de houille ont été expédiés du canal de Mons pour la France ; ce qui représente environ 726,000 tonneaux, et une valeur de plus de 11 millions.

Par quelles voies ces 5,012 bateaux, ces 726,000 de houille se sont-ils rendus sur le marché français ?

C'est une question que, dans les nombreux entretiens dont le canal de l'Espierre a été l'objet depuis deux mois, je me suis permis souvent de faire ; je l'ai faite à beaucoup d'entre vous.

La réponse que j'ai presque toujours obtenue est celle-ci : Tout le monde sait qu'une majeure partie de ces 5,012 bateaux, de ces 726,000 tonneaux de houille se sont rendus en France par les canaux de la Flandre en passant par Nieuport.

Eh bien! c'est en quoi *tout le monde* se trompe.

Là est l'erreur.

Là est le préjugé populaire contre lequel on venait se heurter.

Ce préjugé, il fallait, non pas s'humilier devant lui, mais le braver en attendant le jour de la discussion publique, pour le détruire aux yeux de *tout le monde*.

C'est ce que nous avons fait.

Voici comment, en 1838, ces 5,012 bateaux exportant de la houille belge se sont rendus en France :

2,628 par l'Escaut inférieur et la Scarpe, pour le département du Nord ;

136 par le canal d'Antoing et la Scarpe, également pour le département du Nord ;

2,130 par l'Escaut supérieur vers Cambray, Compiègne et Paris ;

16 par la même voie, pour Rouen ;

102 par Gand, les canaux de la Flandre et Nieuport, pour Dunkerque.

J'emprunte ces détails au rapport présenté au conseil provincial du Hainaut par la députation permanente, à l'ouverture de la ses-

Digitized by Google

sion de 1839 (1). Je les ai vérifiés en m'adressant non seulement au gouverneur de la province, mais aux exploitans du couchant de Mons que j'ai réunis deux fois dans mon cabinet ; on avait été jusqu'à supposer que le chiffre de 102 bateaux expédiés du canal de Mons en 1838 pour Dunkerque par Nieuport était faux ; les extraits que je me suis fait remettre par chacun des exploitans *interpellés par moi sur l'honneur*, ont constaté l'exactitude du chiffre.

Cependant il a passé en 1838 à l'écluse de Furnes à Nieuport pour Dunkerque plus de 102 bateaux : ce qui m'a conduit à constater récemment un autre fait extrêmement important et qui était resté inapperçu dans le cours de l'enquête.

Ce n'est pas seulement le bassin de Mons qui envoie ses produits au littoral français par Nieuport.

Le bassin d'Anzin et de Vieux-Condé se sert de la même voie ; la houille française entre en transit en Belgique, descend l'Escaut, jusqu'à Gand, les canaux de Gand, de Bruges, de Nieuport, et rentre en France par le bureau d'Adinkerke.

La houille française ainsi déclarée à la sortie au bureau d'Adinkerke après avoir traversé la Belgique, a été en 1838 de 8,356,500

---

(1) Ce passage de l'exposé de la situation du Hainaut en 1838 est très remarquable ; nous le reproduisons ici :

« L'ordonnance, rendue le 25 novembre 1837 par le Roi des Français a causé le plus grand préjudice aux houillères de Mons, en les privant de l'important débouché qu'elles trouvaient auparavant dans toutes les villes du littoral depuis Dunkerque jusqu'à Bordeaux. Ce vaste marché est maintenant exclusivement pourvu par les Anglais. Rouen et Dunkerque, qui faisaient jadis charger aux rivages de Mons plus de 1,200 bateaux, n'en ont eu que 118 en 1838.

« Les 5,012 bateaux qui, en 1838, ont été expédiés du canal de Mons pour la France, se sont divisés comme suit : 2,628 ont pris la route de l'Escaut inférieur et de la Scarpe pour alimenter le département du Nord ; 136 ont passé par le canal d'Antoing pour se rendre ensuite dans la Scarpe ; 2,130 ont remonté l'Escaut supérieur vers Cambray, Compiègne et Paris ; 16 ont suivi la même direction pour aller à Rouen ; 102 ont été dirigés vers Dunkerque,

« Si l'on estime à 145 tonneaux le port moyen de ces 5,012 bateaux, l'on trouve pour l'exploitation totale 726,740 tonneaux de houille qui représentent une valeur de plus de onze millions. Il faut y joindre les envois faits en France dans la même année par le roulage ordinaire ; mais les données pour en calculer l'importance et la valeur manquent. » (Page 154.)

Digitized by Google

kilog. ou d'environ 8,000 tonneaux (2); ce chiffre peut être considéré comme inférieur au chargement reel.

D'après le rapport présenté au conseil provincial de la Flandre occidentale au nom de la députation permanente à l'ouverture de la session de 1839, il a passé en 1838, pour Dunkerque, à Nieuport 36,530 tonneaux de houille (3), mais cette quantité ne provenait pas exclusivement du bassin de Mons ; ce sont 36,530 tonneaux de houille tant belge que française.

Ainsi des faits bien constatés sont ceux-ci :

En 1838, il n'a passé à Nieuport que 36,000 tonneaux environ de houille.

La moitié de cette quantité au moins était de la houille française.

Voilà donc à quoi est aujourd'hui réduite l'exportation de Mons pour le littoral français, et ce chiffre sera à peu près le même en 1839 (4).

(2) En 1837, la houille française transitant par Gand et Nieuport pour Dunkerque, a été de 9,896,800 kil., d'après les registres du bureau d'Adinkerke.

(3) Tableau numéro 14 de l'exposé de la situation de la Flandre occidentale en 1838.

(4) Il a passé à l'écluse de Furnes à Nieuport pour Dunkerque pendant les 11 premiers mois de 1839, 35,073 tonneaux, d'après le tableau suivant :

Relevé du nombre et du tonnage des bateaux chargés de charbon belge ou français, en destination pour Dunkerque qui ont passé à la nouvelle écluse de Furnes à Nieuport, pendant les onze premiers mois de 1839.

MOIS.	NOMBRE DE BATEAUX.	TONNAGE.
Janvier,	11	1510
Février,	13	1765
Mars,	8	1140
Avril,	39	4815
Mai,	49	5866
Juin,	1	100
Juillet,	50	6258
Août,	48	5608
Septembre,	3	358
Octobre,	4	561
Novembre,	57	7382
Total,	283	35073

Digitized by Google

Une autre remarque que vous aurez déjà faite, c'est qu'il faut que la navigation de la Flandre pour Dunkerque soit bien avantageuse pour que les exploitans d'Anzin et de Vieux-Condé consentent à s'en servir de préférence aux canaux français; nous reviendrons sur cette réflexion.

Nous avons dit qu'en 1838 il a été exporté de Mons en France 726,000 tonneaux de houille.

Des 36,000 tonneaux passés à Nieuport, admettons que la moitié ait été de la houille belge.

Il en résulte qu'en 1838 plus de 700,000 tonneaux de houille belge ont été expédiés en France par d'autres voies que la voie des canaux de la Flandre.

Ces autres voies n'étaient pas des voies belges, mais des voies françaises.

2764 bateaux, nous le savons, ont été expédiés de Mons pour la consommation des départemens du Nord par la Scarpe et la Deule.

Quel résultat doit amener l'établissement du canal de Roubaix et de l'Espierre?

Les 2764 bateaux expédiés en 1838 de Mons au département du Nord, au lieu de s'y rendre par les canaux français de la Scarpe et de la Deule, s'y rendront en grande partie par le canal belge d'Antoing, par Tournay, c'est-à-dire par l'Escaut belge en descente juqu'à Warcoing, où ils trouveront le canal de l'Espierre et de Roubaix.

N'est-ce pas là un beau résultat; un résultat entièrement national.

Ce résultat n'est pas contestable.

Il a fait jeter un cri d'alarme au concessionnaire de la Deule et de la Sensée; j'ai fait réimprimer le curieux mémoire publié par M. Honnorez en 1835.

Il a été prévu par les concessionnaires de la Scarpe. Je pourrais vous donner lecture du prospectus publié en leur nom, lorsqu'en 1835, ils ont constitué leur société; ils y examinent quel sera le bénéfice de la Scarpe, si le canal de l'Espierre ne se fait point; quel sera ce bénéfice si le canal de l'Espierre se fait; ils déclarent fran-

Digitized by Google

chement aux actionnaires que, dans ce dernier cas, le bénéfice de la Scarpe sera moindre (5).

(5) Ce prospectus n'étant pas au nombre des pièces déjà communiquées à la chambre, nous en plaçons ici un extrait :

« Il est vrai, que si la Scarpe améliorée doit reconquérir les bateaux que le canal de la Sensée lui a enlevés, et disputer avec avantage, aux canaux belges, l'approvisionnement de Dunkerque (*a*); d'un autre côté, elle est menacée du prolongement jusqu'à l'Escaut, du canal de Lille à Roubaix, qui prétend la priver de l'approvisionnement de Roubaix, Turcoing, Lille, Armentières et Hazebrouck.

« Loin d'entrer dans les détails nécessaires pour prouver que l'exécution de ce prolongement n'est d'aucun intérêt pour ces différentes villes, ce que rend évident le peu de différence entre les deux trajets (cinq lieues de postes), et l'excédant des droits de 2 francs 94 centimes par tonneau, de la ligne de Roubaix sur celle de la Scarpe, et d'ajouter, 1° que le canal prolongé compromettrait des intérêts locaux d'une haute importance ; 2° que le conseil général du département du Nord s'est prononcé, à diverses reprises et encore en dernier lieu, contre ce travail ; 3° que des raisons de convenance, d'équité et de loyauté, s'opposent à son approbation par l'État ; 4° enfin que les engagemens contractés envers le concessionnaire du canal de la Sensée paraissent permettre à celui-ci d'y mettre un *veto* absolu ; loin, disons-nous, d'entrer dans ces détails, développés dans un mémoire qui sera remis par les concessionnaires de la Scarpe au ministre de l'intérieur et au directeur général des ponts et chaussées, et basés sur des documens officiels et irrécusables, nous supposons au contraire, que ce canal est ouvert jusqu'à l'Escaut, et qu'il enlève à la Scarpe, non pas seulement une partie de l'approvisionnement des villes désignées au paragraphe précédent, mais cet approvisionnement *tout entier*.

« Les chances les plus contraires à la Scarpe ainsi poussées à l'extrême, voyons ce qui en résulterait pour celle-ci :

« Sur les 2,616 bateaux chargés qui ont parcouru la Scarpe en 1834, 1,169 se sont dirigés sur Lille, Croix, Roubaix, Armentières et Hazebrouck. Ces 1,169 bateaux, au tonnage moyen de 87^{t} 67, donnent 102,486^{t}, qui à 0 fr. 615 c.^{s} pour le droit du parcours à charge et de retour à vide, produisent une somme de 63,000 fr., dont se trouverait réduit le revenu de la Scarpe, porté ci-dessus à 196,000 fr., et qui descendrait alors à 13300 fr.

« A ce taux, les 2,200 actions de 1,000 fr. auraient encore un intérêt de 6 p. c.

« Malgré la sécurité que les résultats de cette hypothèse, ainsi poussée à l'extrême, doivent donner aux actionnaires, les concessionnaires complètement rassurés, pour leur part, contre le prolongement du canal de Roubaix; trop désireux, d'ailleurs, comme ils l'ont toujours été dans les nombreuses concessions dont ils se sont chargés jusqu'à ce jour, que des actionnaires ne puissent pas leur reprocher, pour la première fois, de les avoir appelés dans une mauvaise affaire, n'hésitent pas à assumer sur eux

(*a*) Ce qui n'est pas arrivé : les faits sont là, on ne se rend pas à Dunkerque par la Scarpe en remonte vers la Deule et la Bassée.

Digitized by Google

Maintenant que le but du canal de l'Espierre est constaté: *la rectification des communications entre le lieu de la production et celui de la consommation et ce au détriment de la navigation française*, discutons les objections principales : passons en revue les intérêts contraires ou prétendûment contraires au canal projeté.

Vous l'avez déjà pressenti : les intérêts contraires sont en France et non en Belgique.

Le premier intérêt adverse est celui du bassin de Vieux-Condé et d'Anzin : ai-je besoin de dire que les exploitans français sont intéressés à ce que le bassin de Mons ne soit pas trop directement, trop économiquement rattaché au marché commun de Lille et de Roubaix.

Cet intérêt marche de pair avec l'intérêt de la navigation française : l'intérêt des canaux de la Scarpe et de la Deule.

Il y a eu dans le département du Nord une grande lutte, une lutte entre trois intérêts : l'intérêt du consommateur de Lille et de Roubaix ; l'intérêt du producteur d'Anzin ; l'intérêt de la navigation.

Cette lutte s'est prolongée pendant quinze ans.

L'intérêt de la production et l'intérêt de la navigation se sont tour à tour placés sous un puissant patronage.

Les mines d'Anzin ont eu longtemps un grand protecteur.

---

toutes les conséquences de ce prolongement de canal au moyen des dispositions suivantes :

«Les 2,200 actions de 1,000 francs, représentant le capital social de 2,200,000 fr., formeront deux séries. Dans le cas où le produit net serait inférieur à la somme nécessaire pour donner aux 2,200 actions un dividende de 6 p. c., c'est-à-dire à 132,000 fr., les 1,700 actions de la première série, représentant une somme de 1,700,000 fr., prélèveront sur le produit net, par privilége, un intérêt de 6 p. c.; les 500 actions de la deuxième série n'auront droit qu'au surplus.

« Toutefois, si le prolongement du canal de Roubaix n'était pas exécuté dans un délai de cinq ans, à partir du 25 avril 1835, ou si, ce prolongement effectué et livré à la navigation, le produit net de la Scarpe était, pendant deux années consécutives, supérieur à 132,000 francs, somme, comme on l'a dit, nécessaire pour assurer aux 2,200 actions un intérêt de 6 p. c., ces actions cesseraient d'être classées en deux catégories et se partageraient indistinctement les produits. »(In-4° de 18 pages, imprimé à Paris, chez F. Didot.)

Digitized by Google

Les canaux de la Deule et de la Sensée ont aussi trouvé un protecteur très haut placé.

C'est sous ce patronage que ces deux intérêts l'ont emporté : il a fallu que Lille et Roubaix continuassent à recevoir par de longs détours la houille de Mons, au grand avantage des exploitans d'Anzin et des concessionnaires de la Deule, de la Scarpe ou de la Sensée.

Mais les deux protecteurs sont morts; déjà à la mort du premier, le gouvernement français qui, en 1831, s'opposait au canal de l'Espierre, était devenu neutre ; l'intérêt industriel et manufacturier de Lille et de Roubaix a trouvé à son tour de hauts protecteurs (MM. Thiers et Martin du Nord); le gouvernement français finit par reconnaître que des trois intérêts en lutte, celui qui méritait la préférence était l'intérêt industriel et manufacturier, l'intérêt des consommateurs de Lille et de Roubaix ; le canal de Roubaix fut décrété à grandes sections, de la Deule à la frontière, par la loi du 9 juillet 1836 (ministère du 22 février, président du conseil, M. Thiers) , et le gouvernement français, sortant de sa neutralité, fit du prolongement du canal jusqu'à l'Escaut l'objet de démarches officielles et de négociations diplomatiques, sollicitant, comme un acte de bon voisinage, une mesure compromettante, il est vrai, pour les canaux de la Scarpe et de la Deule, et même pour les usines d'Anzin, mais favorable, mais nécessaire au district manufacturier de Roubaix et de Lille.

En considérant les choses sous un point de vue très restreint selon nous, il y a donc eu *sacrifice* de la part de la France; des trois intérêts en présence, deux ont dû fléchir; et la commission d'enquête qui s'est réunie à Lille en 1836 n'a pas reculé devant ce mot ; résumant la question d'une manière remarquable, elle n'a pas hésité à dire : « que les moyens produits contre le projet et tirés de l'intérêt de la navigation, n'étaient que spécieux et tombaient devant le vrai principe qui régit tout bon système de communication; que le seul but était d'approcher du consommateur le marché auquel il s'approvisionne; que c'est à cette fin que tout doit aboutir, *que tout doit être sacrifié.* » (Opinion de la majorité de la commission d'enquête, 7 contre 6.)

Les concessionnaires français avec lesquels le concessionnaire

Digitized by Google

du canal de l'Espierre se met en concurrence sont MM. Honnorez et Bayard de la Vingtrie.

MM. Bayard de la Vingtrie sont concessionnaires de la Scarpe pour 68 ans, en vertu de la loi du 11 avril 1835.

La famille Honnorez a encore les concessions suivantes :

Ecluse de Fresnes, sur l'Escaut, loi du 22 décembre 1817, 38 ans ;

Ecluse d'Iwuy, sur l'Escaut, loi du 13 mai 1818, 49 ans ;

La Sensée, loi du 13 mai 1818, 99 ans ;

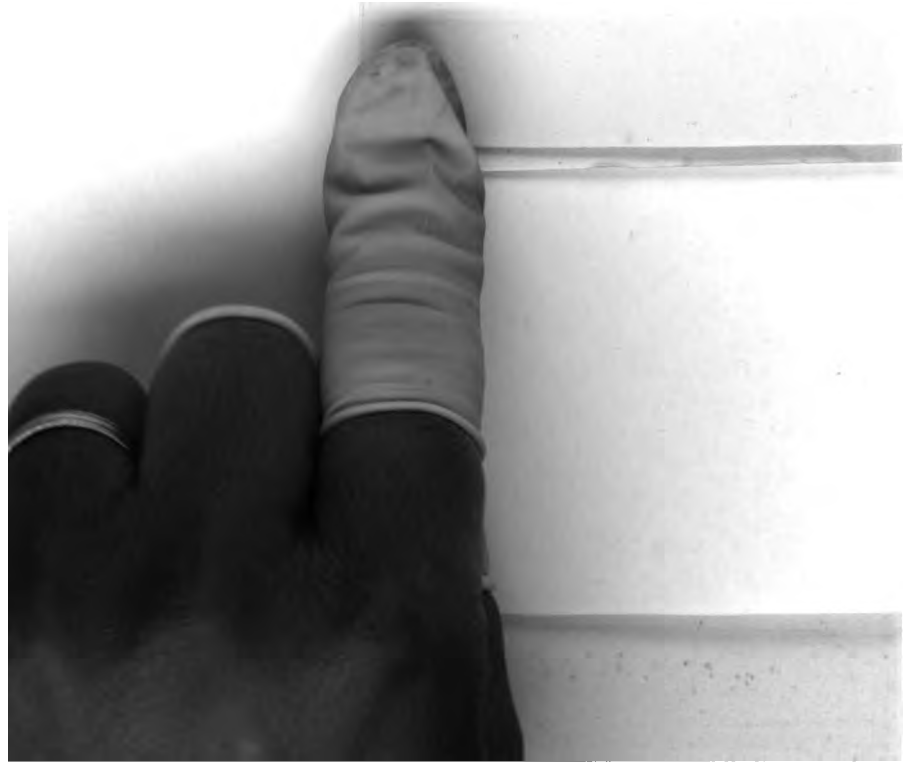
Haute et Basse Deule et Lys, loi du 16 septembre 1825, 29 ans.

On sait que M. Honnorez est parvenu à faire sanctionner par la loi du 21 mai 1818, une disposition ainsi conçue : « Art. 11. Il ne sera accordé de permission de construire aucun autre canal au préjudice du canal de la Sensée, soit dans le vallon de la Sensée, soit *à dix lieues en tous sens de ce canal.* »

C'est en vertu de cette clause qu'il s'est opposé en France à l'établissement du canal de Roubaix ; c'est en vertu de cette clause qu'il réclamera une indemnité dès que ce canal, aujourd'hui un impasse, sera livré à la navigation, au moyen du prolongement jusqu'à l'Escaut.

Le gouvernement français, en autorisant le canal de Roubaix, a pris ses précautions ; il a mis l'indemnité éventuelle à la charge du concessionnaire du canal de Roubaix, par l'art. 4 de la loi du 9 juillet 1836, ainsi conçu : « Le concessionnaire sera tenu d'indemniser l'État, en principal, intérêts et frais de toutes condamnations qui pourraient être prononcées, en vertu de l'art. 11 de l'acte de concession du canal de la Sensée. Le canal de Roubaix, depuis la Deule jusqu'à la frontière, est affecté à la garantie de la présente clause, et il sera pris hypothèque, au nom de l'État, sur ce canal. »

Je sais, messieurs, que le concessionnaire du canal de Roubaix a soutenu et soutiendra qu'il n'est pas dû d'indemnité ; que le canal de Roubaix est en dehors du périmètre indiqué et qu'il porte préjudice, non à la Sensée, seule protégée par la clause prohibitive de 1818, mais à la Deule à l'égard de laquelle cette clause n'a point été renouvellée en 1835. Quoi qu'il en soit, il n'en est pas moins



Digitized by Google

vrai que le concessionnaire de la Deule et de la Sensée a annoncé cette prétention et qu'il avait des motifs pour le faire.

D'après les tableaux annexés au mémoire de M. Honnorez, la recette réunie des canaux de la haute et basse Deule et de la Lys a été :

En 1830, de	248,856 53	1,289,765 76 pour cinq ans.
En 1831, de	229,663 68	
En 1832, de	264,553 65	
En 1833, de	267,004 98	
En 1834, de	279,886 92	

Je m'arrête à 1834; le mémoire ne me fournit pas d'autres renseignemens; d'ailleurs l'expérience de 5 ans suffit.

M. Honnorez reconnaît que la ligne nouvelle, qu'il appelle la ligne *belge* d'Antoing et de l'Espierre diminuera notablement les produits de la Deule, dont on peut évaluer la recette séparée à 100,000 fr. par an; il accuse le gouvernement français de méconnaître ses propres intérêts, parce qu'à l'expiration de la concession, c'est-à-dire le 16 septembre 1854, cette recette appartiendrait au trésor public.

D'après le prospectus publié par MM. Bayard de la Vingtrie, le revenu de la Scarpe, dans le cas du prolongement du canal de Roubaix à l'Escaut, pouvait se trouver annuellement réduit de 63,000 fr.; les concessionnaires ont eu la bonne foi de l'annoncer et de l'avouer aux actionnaires avant de constituer la société.

Il est donc constant que, par le canal de l'Espierre, la Scarpe est menacée de perdre, en tout ou en partie, un revenu annuel de plus de 50,000 fr., la Haute-Deule, d'environ 100,000 francs. Ces deux sommes, en tout ou en partie, ne reviendront pas exclusivement au canal de l'Espierre et de Roubaix; il les partagera avec le canal d'Antoing qui y aura même la plus forte part, c'est-à-dire avec le trésor belge. Si, comme je l'espère, le canal de l'Espierre est terminé dans le délai fixé (18 mois après l'approbation des plans définitifs), le canal d'Antoing, quant au deuxième semestre de 1842, figurera déjà pour une recette plus forte que celle d'aujourd'hui à notre budget des voies et moyens. Je souhaite que toutes les concessions que l'étranger nous demandera exercent une influence de ce genre sur nos revenus.

Digitized by Google

Je n'ignore pas que, dans ces derniers temps, on a cherché à atténuer et même à nier l'intérêt de la Scarpe et de la Deule à ne pas voir s'établir le canal de l'Espierre; on a représenté celui-ci comme dans l'impuissance de lutter contre les voies françaises ; on a soutenu que celles-ci seraient préférées ; que le canal de l'Espierre, obligé de laisser à la Scarpe et à la Deule le marché de Lille au moins, n'aurait d'autre ressource que le marché de la haute Lys belge et la navigation sur Dunkerque. Mais nous avons l'aveu des concessionnaires des canaux français eux-mêmes ; ils nous ont annoncé leur dépossesion au moins partielle ; ce sont fort heureusement des documens authentiques que l'on ne peut détruire.

Pour contester l'utilité publique du canal de l'Espierre, l'on s'est attaché, en 1838, devant la commission d'enquête à Courtray, à faire, *quant au fret*, un parallèle entre la ligne française de la Scarpe et de la Deule et la ligne *belge* d'Antoing et de l'Espierre ; mais dans ce parallèle on n'a pas eu égard à plusieurs circonstances importantes, telles que les suivantes :

Le tirant d'eau, qui sera de 1,80 pour la ligne belge et qui atteint à peine 1,50 pour la ligne française ;

Les facilités de navigation, la ligne belge offrant constamment, soit une navigation sans courant (sur les canaux d'Antoing et de l'Espierre), soit une navigation en descente (sur l'Escaut, d'Antoing à Warcoing), la ligne française offrant une navigation en remonte de huit lieues (la Scarpe) et à travers plusieurs forteresses où il n'y a pas même de chemin de halage ;

La continuité de la navigation, la ligne belge offrant une navigation assurée l'année entière, à l'exception du temps de chômage qu'exige l'entretien de tous les canaux ; la ligne française n'offrant qu'une navigation sujette à beaucoup d'incertitudes, toujours entre deux extrêmes : la baisse subite ou les torrens ;

L'indépendance de la navigation, fait important bien qu'en apparence singulier; la ligne belge sera hors du contact du bassin rival d'Anzin et de Vieux-Condé; sur la ligne belge, les bateaux de Mons prendront les devans pour arriver au marché commun. Sur la ligne française, les bateaux de Mons ne viennent qu'à la suite de ceux d'Anzin, et on a soin de rendre aux premiers le passage aussi difficile que possible, par exemple, on encombre à dessein

Digitized by Google

les rivières de bateaux chargés ou vides. Le marché commun a un seul accès, et cet accès est à la portée des exploitans français; le marché commun aura deux accès, et le nouvel accès sera à la portée des exploitans belges ; et l'on dira qu'il est sans utilité pour nous de donner deux accès au marché commun et de nous assurer le deuxième accès. Ces simples réflexions ne constatent-elles pas un changement capital au profit du bassin de Mons, et, pour nous servir de la remarquable expression de M. Honnorez, dans son mémoire de 1836, *n'est-ce pas une véritable prime accordée au charbon belge?* (P. 41, édition in-4°.)

Est-il d'ailleurs à supposer, je vous le demande, que les exploitans de Mons sollicitent depuis 1825 une chose superflue? Est-il de meilleurs juges qu'eux de l'utilité, de la nécessité de la nouvelle communication? a-t-on bonne grâce à venir aujourd'hui déclarer sans objet leurs efforts de quinze ans, en leur disant, à eux les principaux intéressés : *Vous ne savez ce que vous voulez?*

C'est donner un double démenti :

Démenti aux concessionnaires des canaux français qui ont avoué qu'ils seraient dépossédés par la ligne belge d'Antoing et de l'Espierre, et que leur intérêt était de s'opposer à l'établissement du nouveau canal ;

Démenti aux exploitans de Mons, qui déclarent depuis 15 ans qu'ils ont besoin du nouveau canal.

Admettons même, pour nous épargner une minutieuse discussion de chiffres, que, *par rapport au frêt* considéré isolément, il y ait, ou à peu près, équilibre entre les deux lignes; qu'arrivera-t-il ? M. Honnorez nous le dit dans son mémoire de 1836 : Le canal qui craindra d'être *inutile* réduira ses péages : il y aura entre les deux lignes *émulation de réduction*, le tout au profit de la consommation et de la production. Le canal de l'Espierre, dites-vous, est inutile, il en coûtera moins pour aller à Lille par la Scarpe et la Deule (6). Mais de quoi vous inquiétez-vous? Le canal de l'Espierre

(6) On ne conteste la préférence du canal de l'Espierre sur la Scarpe que pour le marché de Lille ; quant à Roubaix, on avoue que, comparé à la voie de la Scarpe, le canal de l'Espierre exige en moins 1 fr. 10 c. par tonneau. (*Voir* p. 214 de la deuxième partie des documens.) Or, la la consommation seule de Roubaix et des environs peut être évaluée à 100,000 tonneaux par an.

Digitized by Google

saura bien se rendre utile, et si ses péages sont trop élevés, il les diminuera. La concurrence est ici une garantie qui, ordinairement, manque ailleurs.

Je vous ai longuement entretenus des deux intérêts français que le canal de Roubaix et de l'Espierre a rencontrés comme adversaires; je le devais parce que c'était vous placer au véritable point de vue de la question ; je le devais parce qu'il vous était indispensable de connaître ces intérêts et qu'ils n'ont pas le droit de se faire connaître ici par eux-mêmes.

Je rentre en Belgique.

J'y trouve comme adversaires des intérêts et des espérances.

Occupons-nous d'abord des intérêts, c'est-à-dire de choses qui existent ou que l'on croit exister.

On a élevé des réclamations au nom d'un grand intérêt, la navigation des Flandres; la navigation des canaux flamands vers Dunkerque, la navigation de la Lys en remonte vers Roubaix et Lille.

« Un homme, dit-on depuis deux mois dans quelques localités des Flandres, a pris à tâche de détruire notre navigation : une de nos ressources et presque une de nos gloires. Ces bateaux qui chaque semaine se précipitent par rame de cinquante de Tournay vers Gand, vous ne les verrez plus : on leur a ouvert une nouvelle voie vers Dunkerque à notre frontière même. Conçoit-on qu'un ministre ait osé donner ce conseil à notre Roi? »

Il règne, ajoute-t-on, une vive inquiétude dans les Flandres ; je l'ignore; je ne m'en suis point aperçu en assistant, le 1er de ce mois, à l'inauguration de la station intérieure d'Ostende. Si d'ailleurs cette inquiétude existe, ce n'est pas au gouvernement qu'il faut l'imputer : il a tout fait pour éclaircir la question, et c'est même dans ce but qu'il a accepté avec tant d'empressement la discussion d'aujourd'hui ; ce n'est pas lui qui a propagé des faits inexacts cent fois démentis.

1° Les bateaux qui, venant de Tournay, descendent chaque semaine l'Escaut vers les Flandres, ne sont pas tous destinés pour Dunkerque : il n'y en a pas trois cents par an qui ont cette destination ; et la moitié au moins sont chargés de charbon français. Je le répète, en 1858, Mons a envoyé par eau en France 726,000 tonneaux de houille; 36,000 tonneaux de houille, tant belge que fran-

Digitized by Google

çaise, ont seulement passé à Nieuport. Les proportions seront les mêmes en 1839.

2° Le sort de la navigation charbonnière des Flandres vers Dunkerque ne dépend en rien du canal de l'Espierre, mais entièrement du système de douane français. L'ordonnance du 25 novembre 1837 l'a réduite à 36,000 tonneaux ; que l'on fasse un pas de plus ; que l'on diminue à l'entrée, depuis les sables d'Olonne à Dunkerque, le droit protecteur de 50 c., et le littoral tout entier s'approvisionnera de charbon anglais à l'exclusion des bassins de Mons et d'Anzin. On peut même dire que nous avons perdu le littoral, car, qu'est-ce que 100 à 150 bateaux que nous envoyons à Dunkerque ; c'est à quoi se réduit l'envoi annuel de Mons ? Le surplus vient d'Anzin et de Vieux-Condé. Qu'est-ce que 15 à 20,000 tonneaux de houille pour le couchant de Mons, dont la production a été, en 1838, de 1,400,000 tonneaux, dont l'exportation pour la France, par eau et par d'autre voie que celle des canaux flamands, a été de plus de 700,000 tonneaux.

3° Ce n'est pas le canal de l'Espierre qui créera la possibilité de se rendre à Dunkerque par une autre voie que celle des canaux flamands ; cette possibilité existe, et cependant on se rend à Dunkerque par la Flandre ; les exploitans eux-mêmes d'Anzin et de Vieux-Condé, choisissent cette voie, eux dont plusieurs sont en même temps actionnaires des canaux français. En effet, l'on peut se rendre dès maintenant à Dunkerque, soit par l'Escaut en remonte et la Sensée, soit par l'Escaut en descente et la Scarpe en remonte ; il y a en partant de Mons par cette dernière voie 44, par la première 43 lieues ; la navigation par la Flandre sur Dunkerque est de 55 lieues, pourquoi préfère-t-on faire 55 lieues au lieu de 43 ou 44 ? C'est que la navigation belge est toujours en descente, d'un tirant d'eau de 1,80 jusqu'à Nieuport, affranchie de tous les inconvéniens qu'offrirait la navigation française sur Dunkerque, d'un tirant d'eau de 1,50 au maximum, et même entre Aire et Dunkerque, de 1,10 à 1,20 seulement.

Les inconvéniens de la navigation française, vous les connaissez je présumais que l'on viendrait nous dire qu'il ne fallait pas nous en rapporter aux livres déjà anciens ; que plusieurs parties de la ligne française avaient été depuis notablement améliorées ; pré-

Digitized by Google

voyant cette objection, j'ai fait faire en octobre et novembre dernier une visite des canaux français par un ingénieur belge, M. Forret, visite qu'il a faite en se faisant traîner en bateau de notre frontière à Dunkerque par St-Omer. J'ai fait imprimer son rapport, vous avez pu juger si les travaux faits récemment ont mis les canaux français, notamment entre Aire et Dunkerque, en état de lutter contre les canaux belges.

Je dis notamment entre *Aire et Dunkerque*, car cette partie serait commune à la ligne nouvelle sur Dunkerque qui résulterait de l'établissement du canal de l'Espierre; et cette partie est précisément la plus mauvaise; on nous dit que c'est pour aller à Dunkerque qu'on demande le canal de l'Espierre; l'on y irait par Lille, la haute Deule et la Bassée, ou bien par la basse Deule et la Lys en remonte; mais remarquez que dès à présent on peut aller à Dunkerque par Douai en se servant de la haute Deule et de la Bassée; on ne le fait pas. La navigation sur Dunkerque par la Lys en remonte serait la plus laborieuse qu'on pût imaginer, c'est ajouter aux difficultés qui existent entre Aire et Dunkerque des difficultés nouvelles non moins grandes. La navigation du canal de l'Espierre sur Dunkerque, offrirait, d'ailleurs, en partant de Mons par la Bassée, une longueur de 49 lieues, par la Lys en remonte de 48; c'est-à-dire une distance, plus grande que celle qu'offre, dès à présent, la même navigation par l'Escaut en remonte et la Sensée (43 lieues), ou l'Escaut en descente et la Scarpe en remonte (44 lieues).

Forcés de reculer devant tous ces faits, l'on dit : Mais on perfectionnera les canaux d'Aire à Dunkerque, ou l'on fera un nouveau canal de Hazebrouck à Bergues par Cassel : le tracé de ce dernier canal figure déjà sur les cartes du département du Nord. Si tout cela n'était impossible, ce serait encore invraisemblable : car, pour qui creuserait-on à grands frais un canal entre Hazebrouck et Bergues? pour qui améliorerait-on à ce point les canaux d'Aire à Dunkerque? Pour les charbons d'Anzin et de Mons. Mais la consommation en est réduite sur le littoral à 36,000 tonneaux, et l'on ne fait pas des ouvrages aussi considérables pour conquérir une navigation charbonnière de 36,000 tonneaux.

Je suis donc convaincu que l'on n'ira pas par le canal de l'Es-

Digitized by Google

pierre à Dunkerque ; néanmoins, nous avons cru devoir stipuler dans l'acte de concession, sanctionnée en ce point par la convention du 27 août, une garantie contre cette éventualité : véritable sacrifice fait à des préjugés.

Un deuxième intérêt réel, actuel, que l'on nous accuse de sacrifier en Belgique, c'est la navigation de la Lys en remonte par Gand vers Lille et Roubaix.

« Vous envoyez le charbon à Lille et à Roubaix par le canal de l'Espierre ; donc il n'y ira plus par l'Escaut en descente jusqu'à Gand et la Lys en remonte. »

La réponse à cette objection est aussi simple que péremptoire.

Nous ne détruisons pas la navigation de la Lys en remonte vers Lille et Roubaix, car on ne détruit que ce qui existe ; or, il n'existe pas de navigation charbonnière en remonte de la Lys pour Roubaix et Lille ; on n'envoie régulièrement pas de charbon à ce marché par cette voie.

Cette réponse a tellement étonné tous ceux à qui je l'ai faite (et je l'ai faite entre autres le 1er décembre à Ostende, à plusieurs personnes); que j'ai fini par en douter moi-même ; j'ai fait faire, le 3 de ce mois, le relevé du passage à l'écluse de Commines, pour 1839, mois par mois et par lieux d'arrivée et de destination, et j'ai été amené à constater un nouveau fait, qui n'est qu'un nouvel argument en faveur du canal de l'Espierre.

Il a passé pendant les 10 premiers mois de 1839, à l'écluse de Commines, 58 bateaux chargés de houille belge, présentant un chargement total de 7,166 tonneaux.

De ces 58 bateaux 28 seulement étaient venus par l'Escaut en descente et la Lys en remonte.

27 étaient destinés pour Warneton et Pont-Rouge, c'est-à-dire pour la consommation belge.

Un seul n'était pas destiné pour la consommation belge ; il s'est rendu à Croix près de Lille.

Quant aux 30 autres bateaux chargés de houille belge, ils sont venus par Lille et les canaux français; ils se rendaient à Bousbecque, village français, sur la Lys, vis-à-vis de Menin.

Ainsi, Bousbecque, village français, sur la Lys, en face de Menin, reçoit le charbon belge non par Gand et par la Lys en re-

Digitized by Google

monte, mais par les canaux français; 1 seul bateau, pour des motifs particuliers, s'est rendu en France par cette voie (7).

En 1838, il n'a passé de bateaux chargés de charbon à Commines que pour un tonnage de 5,732 tonneaux.

En 1837, le passage avait été plus considérable : il y a eu une véritable navigation de la Lys en remonte vers Lille et Roubaix; mais tout le monde reconnaît que ce mouvement extraordinaire n'a été qu'un accident; c'est en 1837 que l'on a fait les grands travaux à la Scarpe, travaux qui ont interrompu la navigation de cette rivière; il fallait bien trouver, indépendamment de la Sensée, une voie pour se rendre à Roubaix et à Lille; l'on s'y est rendu par la Lys en remonte; le passage à l'écluse de Commines a été, en 1837, de

(7) Voici les détails :

ÉCLUSE DE COMMINES.

1839.

HOUILLE BELGE.

(1/3 à déduire d'après les règlemens en vigueur.)

	En descente de la Lys, ayant passé par Lille, pour Bousbecque, (France).		En remonte de la Lys, ayant passé par Gand pour Warneton et Pont-Rouge (Belgique).		En remonte de la Lys, ayant passé par Gand, pour la France. (Croix près de Lille. »	
	bat.	ton.	bat.	ton.	bat.	ton.
Janvier,	1	154				
Février,						
Mars,	4	703				
Avril,	4	424	11	2787		
Mai,	9	1294	6	1336		
Juin,	4	585	2	434		
Juillet,	3	347	2	361	1	207
Août,	3	350	4	1079		
Septembre,						
Octobre,	2	135	2	554		
10 mois,	30	3990	27	6551	1	207
Après déduction du 1/3 il reste, ci		2660 tonneaux.		4368 tonneaux.		138 ton.

58 bateaux.
7166 tonneaux.

Digitized by Google

38,112 tonneaux, dont 30,000 au moins pour Lille et Roubaix; mais, je le répète, ce n'était là qu'un accident dont le retour est impossible dans l'état actuel de la Scarpe et de la Deule.

En effet, si défectueuse qu'elle soit, la voie française de la Scarpe et de la Deule pour Lille et Roubaix est préférable à la Lys belge en remonte, rivière que l'on n'a pas voulu perfectionner; qui n'a qu'un seul barrage entre Courtray et Gand, à Harlebeke; qui, de Gand à Harlebeke, offre un bief de 14 lieues (69,267 m.), avec une pente de 3 m. 05. Pour préférer une semblable navigation à la navigation, bien imparfaite sans doute, de la Scarpe et de la Deule, il faut qu'on y soit forcé ou que l'on se soit trompé. Un obstacle d'ailleurs pour aller de Mons à Roubaix et Lille par la Lys en remonte, c'est que la Lys est comprise dans la zone la plus élevée de terre pour l'entrée du charbon en France, dans la zone de 50 centimes (*de la mer à Halluin*); cet obstacle, on ne peut le lever qu'en se faisant *franciser* par le détour en France.

Il faut avoir égard aux situations normales; or, en temps ordinaire, Lille et Roubaix ne reçoivent pas de charbon par Gand et la Lys belge en remonte.

Nous avons réduit à leur véritable valeur les deux intérêts réels, actuels, que l'on dit compromis dans les Flandres; nous avons montré que l'un de ces intérêts n'existe pas, que l'autre est indépendant du canal de l'Espierre.

Nous sommes arrivés en face des deux espérances que l'on nous accuse de compromettre.

La première et la plus grande de ces espérances, c'est le canal de Bossuyt à Courtray.

Nous avons dit que notre but était de porter de la houille de Mons à Roubaix et Lille, en simplifiant les rapports entre le lieu de production et celui de consommation.

Peut-on, au moyen du canal de Bossuyt, atteindre ce but?

Non.

Le demandeur en concession de ce canal l'avoue (8); on ne peut,

(8) De l'aveu du demandeur en concession du canal de Bossuyt, il y a en faveur de la Scarpe, comparée à ce canal, une différence de 1 fr. 69. (*p.* 213, 2e *partie des documens.*)

La commission d'enquête a reconnu à la majorité de 17 voix contre 2 que le canal de Bossuyt ne remplacerait pas relativement à Lille et à Roubaix les canaux français. (*p.* 226, 2e *partie.*)

Digitized by Google

par le canal de Bossuyt,approvisionner Lille et Roubaix; ce canal est dans l'impuissance de faire concurrence aux voies françaises en possession de ce marché,à la Scarpe et à la Deule. Il est d'ailleurs à remarquer,à part les péages,qu'en envoyant en France du charbon belge par le canal de Bossuyt, on tombe dans la zone la plus élevée, celle de 50 c. qui comprend la Lys, tandis que le canal de l'Espierre débouche dans la zone de 15 c.

Ainsi un point convenu entre les parties, si nous pouvons parler ainsi, c'est que le canal de Bossuyt n'est pas un moyen d'arriver au marché de Lille et de Roubaix.

L'exportation des produits du bassin de Mons était l'idée dominante, et j'ai eu soin d'en faire notre point de départ ; il s'ensuit que le canal de Bossuyt est hors de la véritable question.

Nous voulons aller directement, économiquement, rapidement et sûrement à Roubaix et à Lille; le canal de Bossuyt ne nous y conduit pas; voyons quel est son but, légitime sans doute, mais le nôtre ne l'est pas moins.

1° Il a pour but *immédiat* d'approvisionner Courtray et la haute Lys belge de Harlebeke au moins jusqu'à Armentières, en évitant surtout le détour de Gand aux produits pondéreux du Hainaut pour cette partie de la Flandre occidentale.

Rien n'est plus raisonnable que ce but,et le Hainaut doit en savoir gré aux auteurs et promoteurs du canal; mais tout en voyant avec satisfaction que,par le canal de Bossuyt,il enverra plus facilement ses produits à Courtray et sur le marché belge de la haute-Lys, il ne peut renoncer au désir de les envoyer également avec plus de facilité au marché de Lille et de Roubaix à l'aide du canal de l'Espierre;il le peut d'autant moins que le marché belge d'Harlebeke à Armentières ne lui demande annuellement que 35,000 tonneaux de houille (9), tandis que le marché de Roubaix seul, non compris Lille et le reste du département du Nord, exige 100,000 tonneaux.

2° Le canal de Bossuyt a pour but *éloigné* d'amener une jonction plus directe du Hainaut à la mer du Nord que celle des canaux de

(9) En 1838,il a passé à l'écluse de Harlebeke pour la consommation de Harlebeke à Armentières, 35, 665 tonneaux de houille. (*Tableau n. 14 de l'exposé de la situation de la Flandre occidentale.*)

Digitized by Google

Gand et de Bruges ; ce but serait atteint par le creusement d'un canal de Menin à Ypres, seule lacune après l'achèvement du canal de Bossuyt à Courtray. Dès lors il y aurait une ligne presque droite de Mons à la mer du Nord ; c'est encore un résultat que le Hainaut ne désapprouve point, mais je ne sais si à Gand et à Bruges on y a bien réfléchi.

Là serait la véritable dépossession des canaux flamands de Gand et de Bruges, dépossession, il est vrai, opérée au profit d'autres canaux également en Flandre ; le pays déposséderait le pays, la Flandre déposséderait la Flandre ; ce n'est pas l'étranger qui déposséderait le pays ; j'ignore cependant jusqu'à quel point cette distinction consolerait Gand et Bruges.

Nieuport, qui ambitionne la position d'Ostende ; Nieuport rattache aussi son avenir à cette jonction directe de l'Escaut à la mer du Nord par Courtray et l'Yperlée ; et à tort, selon moi : car les bateaux expédiés de Bossuyt par Courtray et Ypres ne se dirigeraient point par Dixmude à Nieuport, mais arrivés au pont de Knocke, ils descendraient par l'écluse de Fintelle sur Furnes pour atteindre la mer du Nord à Dunkerque. Ceci est évident ; il suffit de jeter les yeux sur la carte ; ainsi par les canaux de Bossuyt et de l'Yperlée les 36,000 tonneaux de houille que l'on expédie encore annuellement à Dunkerque, s'y rendraient sans toucher Nieuport. Ce qui cependant n'empêche pas des habitans de Nieuport de dire que le ministère, par la concession du canal de l'Espierre, a détruit l'avenir de leur port.

Revenons au but immédiat du canal de Bossuyt.

Ce que veut le canal de Bossuyt, c'est le marché de la haute Lys belge ; c'est tout ce qu'il peut vouloir.

Il craint que le canal de l'Espierre, tout en disant que son objet exclusif est le marché de Lille et de Roubaix, n'ait l'arrière-pensée de s'emparer du marché de la haute Lys : ce qui lui est possible.

Eh bien, le canal de l'Espierre s'interdit ce marché.

Cette interdiction est stipulée dans l'acte de concession sanctionnée encore en ce point par la convention du 27 août.

Que peut-t-on vouloir de plus ?

Votre marché principal est celui de la haute Lys belge.

Vous craignez que je ne vous le prenne.

Je m'en désiste.

Digitized by Google

Par mon désistement je cesse d'être un obstacle, une inquiétude pour vous.

Certes vous ne pouvez pas me reprocher de disputer aux canaux français le marché de Lille et de Roubaix, car sur ce marché vous ne formez aucune prétention; ce marché est mon but; mais ce n'est pas le vôtre, et ce ne peut être le vôtre : vous l'avouez.

Vous dites que si j'existe vous ne pouvez exister; c'est supposer que nous avons un but commun; or le contraire résulte de vos aveux et résulterait des faits à défaut de vos aveux : je prends le marché de Lille et de Roubaix, qui est hors de votre portée, et je vous laisse le marché de la haute Lys belge. Mon but unique devient ainsi le marché de Lille et de Roubaix; le marché de la haute Lys belge pourrait en devenir un accessoire; cet accessoire je me le refuse. Notre sphère d'action n'est donc pas la même.

Voilà ce que peut dire le canal de l'Espierre.

Le demandeur en concession du canal de Bossuyt ne se contente point de la garantie stipulée dans l'acte de concession et la convention du 27 août : il veut la prohibition du canal de l'Espierre, clause à la fois irrationnelle et illégale :

Illégale, puisqu'elle est contraire à l'art. 5 de la loi organique des concessions du 19 juillet 1832. (« Le gouvernement ne pourra stipuler en faveur des concessionnaires que d'autres communications ne pourront être établies dans un rayon déterminé. »)

Irrationnelle puisque c'est aller au-delà du but; vous voulez garantir au canal de Bossuyt le marché de la haute Lys belge, cette garantie vous pouvez l'obtenir, vous l'avez obtenue par un autre moyen que la prohibition du canal de l'Espierre.

Nous avons à parler d'une deuxième espérance, encore plus locale que celle de Courtray.

Une ville qui doit retirer le plus d'avantage du canal de l'Espierre, c'est Tournay.

En premier lieu, mille, peut-être deux mille bateaux passeront de plus annuellement dans ses murs.

En second lieu, elle a elle-même des produits à envoyer en France: sa chaux et ses pierres, matériaux de construction qui manquent à Roubaix, où l'on en fait un si grand emploi.

Aussi, jusques en 1835, tout le monde à Tournay était-il partisan

Digitized by Google

du canal de l'Espierre; dans l'enquête de 1834, le projet a été appuyé et par la chrmbre de commerce (avis du 15 avril et 15 décembre 1834) et par le conseil communal (avis du 18 janvier 1834).

Il s'est fait un revirement d'opinion.

La chambre de commerce de Tournay a persisté dans l'appui qu'elle avait donné au projet.

Le conseil communal a changé d'avis.

A quoi est dû ce changement ?

Les délégués du conseil communal de Tournay l'ont expliqué à la commission d'enquête réunie à Courtray en 1838.

1° Le canal de l'Espierre exige, disent-ils, un barrage dans l'Escaut ; or ils ne veulent pas de nouveaux ouvrages dans cette rivière.

Par la loi du budget du 31 décembre 1838, vous avez autorisé le gouvernement à établir un barrage entre Tournay et Audenaerde, pour couper par moitié à peu près cet immense bief de plus de onze lieues en disproportion avec tous les biefs supérieurs.

Ce barrage, autorisé dans l'intérêt de la navigation de l'Escaut, est, aux termes de l'arrêté royal du 13 février 1839, établi à Autrive, au débouché du canal de Bossuyt et non du canal de l'Espierre, dont l'entrée ne sera pas facilitée par un barrage, qui devra y suppléer par une espèce de bassin d'entrée très coûteux.

Ainsi :

Un barrage est autorisé par la loi du 31 décembre 1838 entre Tournay et Audenaerde.

Ce barrage est fixé à Autrive à mi-chemin environ de Tournay à Audenaerde, à plus de deux lieues de l'entrée du canal de l'Espierre (11,450 m.).

L'existence ou la non existence du barrage déjà autorisé d'Autrive ne peut donc être un motif d'opposition au canal de l'Espierre.

2° Le canal de l'Espierre, ont dit les délégués du conseil communal, est inutile ; car Mons a pour ses houilles la Scarpe et la Deule; Tournay, pour ses chaux et les pierres, une route pavée et le chemin de fer.

Nous avons déjà vu quel est l'intérêt de Mons.

Il est vrai que depuis l'enquête de 1834, il est survenu un chan-

Digitized by Google

gement dans la situation de Tournay : une loi du 26 mai 1837 a décrété le chemin de fer de Tournay à la frontière, un arrêté du 25 juillet 1338 a décrété une route de Tournay à Roubaix, deux actes que je ne crois pas incompatibles avec la concession du canal de l'Espierre.

Je félicite, messieurs, la ville de Tournay et vous la féliciterez avec moi d'être presqu'en même temps rattachée à la France par une route, un chemin de fer et un canal, trois communications dont chacune a sa spécialité.

Seuls, il est vrai, la route et le chemin de fer auraient exigé un transbordement à Tournay pour les objets venus par eau et qui seraient expédiés par l'une ou l'autre de ces voies en France.

L'espérance de ce transbordement, l'espérance d'avoir ce qu'on appelle des *rivages*, serait-elle pour quelque chose dans le changement d'opinion survenu chez quelques-uns à Tournay ?

Je ne puis le croire; ce serait une spéculation locale si petite, si mesquine !

Si cette espérance existait, je n'hésiterais pas à dire, qu'elle est compromise et avec raison.

Je conçois que si le canal de l'Espierre et de Roubaix avait été d'abord décrété, on aurait pu y trouver un argument surtout contre la route directe de Tournay à Roubaix; on se serait peut-être exposé à trouver difficilement un concessionnaire pour la route (car elle se fait par concession); mais aujourd'hui que la route est presque achevée, que le chemin de fer est autorisé, le canal ne peut plus empêcher aucune de ces communications. En contresignant la loi du 26 mai 1837 et surtout l'arrêté royal du 25 juillet 1838, je croyais avoir écarté une objection en dissipant une crainte. Singulière position ; si la route n'était pas décrétée, on dirait probablement : le canal la rend impossible ; la route est décrétée, et l'on dit : le canal la rend inutile. Mais c'est l'affaire du concessionnaire de la route.

Il me reste à parler, et je le ferai très brièvement, de quelques objections secondaires au nombre de trois.

1° *Le canal de l'Espierre nuit à la défense du pays.*

La même objection a été faite en France ; en une nuit, a-t-on dit en France, on pourra de Belgique amener un matériel de guerre

Digitized by Google

sous les murs de Lille (10); en une nuit, a-t-on dit en Belgique, on pourra amener de France un matériel de siége sous les murs de Tournay. Je ferai pour le Belgique la réponse qu'on a faite pour la France : ces choses ne se font pas en une nuit ; il y a au préalable des déclarations de guerre,et rien n'est plus facile que de mettre à sec un canal à bief de partage : il suffit d'enlever une porte d'écluse.

En France et en Belgique on a consulté le juge compétent, le génie militaire ; il a été reconnu de part et d'autre que le canal de l'Espierre n'avait rien de contraire au système de défense des deux pays.

Cette objection avait d'abord frappé, je l'avoue,le roi Guillaume; elle l'a fait hésiter, mais si mes renseignemens sont exacts. et je les crois exacts, dans les derniers temps du gouvernement déchu, le chef de l'état était disposé à concéder le canal de l'Espierre.

---

(10) Il n'est pas question de cette objection dens l'enquête de 1838 ; c'est ce qui nous engage à donner ici un extrait d'un mémoire français :

« On prétend encore que le canal de Roubaix, en ouvrant une communication avec l'Escaut, compromet la sûreté de Lille, parce qu'une armée partie de la Belgique pourrait par cette voie arriver en une nuit sous les murs de cette ville.

« On ne sait pas s'il y a une langue pour répondre sérieusement à de telles billevesées.

« Nous restons les maîtres des eaux du canal ; à notre volonté nous le mettrons à sec ; un quart d'heure suffit pour renverser une écluse ; avec quelques livres de poudre on peut rendre le souterrain impraticable, et assurément alors le canal offrirait vingt fois plus d'obstacles que le terrain dans lequel il a été creusé.

« Nous avons choisi cette dernière objection entre vingt autres de la même force, uniquement pour faire voir qu'on a épuisé contre le canal de Roubaix l'arsenal des mauvaises raisons.

« On n'a pas négligé davantage les intrigues : les unes ouvertes, comme les protestations et les appels publics à tout ce qui pouvait apporter des entraves ; les autres qui, pour être dissimulées, n'en sont ni moins actives, ni moins malveillantes.

« Mais ce tourbillon dans lequel on croyait emporter la vérité se dissipe devant l'opinion publique, dont l'enquête s'est enfin rendue l'interprète. Toute une contrée est venue déposer de l'utilité du canal de Roubaix. Généralement on reconnaît, comme nous l'avons dit, qu'il est le chemin le plus facile, le plus court, le moins dispendieux, pour fournir à l'arrondissement de Lille des matières qui sont indispensables. C'est là le point où il faut s'arrêter, sans se laisser ébranler par les cris que jettent des intérêts aveugles. » (Extrait d'un mémoire pour le canal de Roubaix, 12 mars 1835. Imprimé à Paris, in-4° de 24 p.)

Digitized by Google

Si le canal de l'Espierre affaiblit Tournay sous le rapport militaire, à plus forte raison cette place serait-elle affaiblie par le chemin de fer et surtout par la route pavée ; car une route on ne la met pas aussi facilement hors de service qu'un canal à bief de partage, ayant des moyens tout artificiels d'alimentation.

2° *Le canal de l'Espierre compromet l'industrie Gantoise*, le charbon devant, dit-on, arriver par cette nouvelle voie à Roubaix à plus bas prix qu'à Gand.

Il est constaté que le fret de Mons pour Gand, est moins élevé que ne sera le fret de Mons pour Roubaix et Lille.

Ajoutez au fret le droit d'entrée dont le charbon belge pour Gand est exempt, et qu'il supporte quand il se rend à Roubaix et à Lille : 15 c. par 100 kilogrammes, c'est-à-dire fr. 1 50 par tonneau.

D'ailleurs, nous n'oublions pas Gand.

Par le canal de l'Espierre, nous facilitons les rapports entre Mons, et le marché français de Roubaix et de Lille.

Par le barrage d'Autrive que vous avez autorisé, nous facilitons les rapports entre Mons et Gand.

Le barrage d'Autrive, c'est à certains égards le canal de l'Espierre du consommateur de Gand.

3° *Le canal de l'Espierre peut être un moyen de détourner les eaux belges et de les jeter en France.*

Cette objection, la dernière objection des trois que j'ai appelées secondaires, est vraiment étrange (11).

---

(11) On argumente d'un passage du livre de M. Cordier : *De la navigation intérieure du département du Nord*, voici ce passage, t. I, p. 41-42,

« Les rivières et les vallées du département du Nord vont parallèlement de l'ouest à l'est et tombent en Belgique ; leur hauteur au-dessus du niveau de la mer est en raison de leur éloignement des côtes; ainsi, la vallée de la Sambre est de toutes la plus élevée ; celle de l'Escaut de la Scarpe, de la Deule, de la Lys et de la Colme, sont de plus en plus basses : on peut considérer le cours de ces différentes rivières comme compris dans un plan qui passerait par une ligne tracée de Landrecies à la mer à Dunkerque et serait incliné de l'ouest à l'est.

« Landrecies est le point culminant et le nœud essentiel de la navigation du département du Nord. De ce point on peut ouvrir quatre canaux; le premier de la Sambre à l'Oise par le Noirieu ; le second de la Sambre à l'Escaut par la Selle ; le troisième en suivant la Sambre; et le quatrième

Digitized by Google

On se figure un espace uni entre l'Escaut et la Deule ; on suppose que l'on pourra jeter les eaux de l'Escaut dans la Deule de Belgique en France.

Il se trouve qu'entre l'Escaut et la Deule il y a, comme entre toutes les rivières, car sans cela elles se confondraient dans leurs cours, un terrain montueux dont le point culminant est de 7m,90 en Belgique; le bief de partage du canal est, à son entrée en Belgique, à 7m,80 au-dessus des eaux de l'Escaut. Il ne serait pas facile d'attirer la masse des eaux de l'Escaut à cette hauteur pour les précipiter en France.

Du reste, on est encore allé au-devant de cette objection en stipulant dans le cahier des charges du canal de l'Espierre, art. 7, que le système d'alimentation aura son siège principal en France. Loin donc de prendre de l'eau en Belgique, on nous en enverra probablement.

Une voix : Nous en avons déjà trop.

M. LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS. — Pour prendre de l'eau à l'Escaut, il faudra des pompes à vapeur : c'est le complément du système d'alimentation.

---

de Landrecies à la grande et la petite Helpe. On pourrait même, par un cinquième canal, remonter la petite Helpe et arriver à la Meuse.

« Si le canal de la Sambre à l'Escaut était conduit par la Selle au bassin rond de la Sensée, où il amènerait à volonté toutes les eaux de la Sambre et des Helpes.

« Supposons maintenant que tous ces travaux soient exécutés ; que le canal de la Sensée soit approfondi ; que toutes les eaux de la Sambre et de l'Escaut puissent être jetées par ce canal dans la Scarpe ; par la Deule dans le canal du nouveau fossé ; et par celui-ci dans l'Aa ; supposons encore qu'un nouveau canal parte des Fontinelles, évite St-Omer, arrive à Watten et de Watten à Bourbourg en longeant l'Aa. Au moyen de ces constructions et améliorations on serait maître de jeter sur une ville quelconque du département des eaux de toutes les rivières, de faire suspendre la navigation de l'Escaut ou de la Lys en Belgique, et d'imprimer à la navigation du Nord un mouvement rapide, inconnu dans toute autre localité. »

On voit d'abord qu'il ne s'agit pas, dans cette description, de l'emplacement du canal de Roubaix et de l'Espierre.

En second lieu, s'il s'agissait de ce projet, la possibilité physique de ce grand mouvement n'existerait plus en prenant le point de départ à l'Escaut aussi bas que Warcoing ou l'Espierre.

(*V. le Rapport de l'ingénieur Wolters, p.* 143 *à* 144, 1re *partie des documens à consulter.*)

Digitized by Google

J'ai cherché, messieurs, à vous présenter, dans un cadre aussi restreint qu'il m'a été possible, les élémens essentiels de cet immense débat.

Je ne parlerai plus des trois objections secondaires que je viens d'examiner.

J'ai d'abord fait comparaître devant vous les deux intérêts véritablement lésés, deux intérêts étrangers.

J'ai ensuite discuté les deux intérêts belges au nom desquels on élève des réclamations.

Je vous ai montré que l'un de ces intérêts, la grande navigation des Flandres sur Dunkerque, réduite aujourd'hui à moins de 40,000 tonneaux, ne dépend pas du canal de l'Espierre, mais du système de douanes français.

Je vous ai montré que l'autre intérêt, la navigation de la Lys en remonte pour Lille et Roubaix, n'existait point.

J'ai ensuite cherché à vous faire apprécier les deux espérances en faveur desquelles on réclame.

Ce sont des espérances et non des intérêts réels, actuels.

L'une de ces espérances, le canal projeté de Bossuyt à Courtray, est en dehors de l'objet du canal de l'Espierre; il n'y a plus rien d'incompatible entre cette espérance et le but du canal de l'Espierre.

L'autre de ces espérances, conçue peut-être à Tournay, je vous ai mis à même de reconnaître jusqu'à quel point elle a le droit de se réaliser.

Ce que vous devez toujours, messieurs, avoir devant les yeux, c'est le but que nous nous sommes posé : créer une nouvelle voie de communication, entre Mons d'une part, Lille et Roubaix de l'autre; entre le lieu de production et le lieu de consommation.

Le moyen, c'est le canal de l'Espierre.

Il n'y en a pas d'autre.

Le canal de Bossuyt se récuse quand il s'agit d'aller à Lille et à Roubaix.

Ce n'est donc pas ce moyen qu'il nous faut pour atteindre notre but.

Il me resterait, messieurs, indépendamment du grand objet du canal de l'Espierre, *l'exportation charbonnière*, à vous indiquer

Digitized by Google

quelques autres avantages; mais il est temps que je m'arrête; j'ajouterai seulement que, par le canal de l'Espierre, Anvers et Ostende deviennent les ports de mer de Roubaix et de Lille, ports auxquels de ces deux villes on arrivera plus facilement que l'on n'arrive à Dunkerque même. Si le canal de l'Espierre avait été exécuté il y a quinze ans, à l'époque où il a été conçu par un homme qui a montré dans cette occasion autant d'intelligence que de courage, l'ingénieur en chef de Brock (puisse cet hommage public que je lui rends le dédommager de bien des persécutions), si le canal de l'Espierre avait été exécuté il y a quinze ans, il est probable que l'on n'aurait jamais entrepris dans le département du Nord les travaux qui ont amélioré des voies de communication fluviale que, fort heureusement pour nous, la nature condamne à être imparfaites ; les chances suffisantes de gain eussent manqué; si après quinze années d'inaction nous arrivons encore à temps, c'est à la force des choses que nous le devons.

FIN.

Digitized by Google

DROITS D'ENTRÉE DES HOUILLES
EN FRANCE.

(1) Sous condition, *pour les houilles entrant par des canaux*, qu'elles auront été acquittées d'avance au bureau de Condé.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google